



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ  
РОДИНЫ** ... ФЕВРАЛЬ ... **2**.1983...

# 1983: РУБЕЖИ ВОЛГОГРАДСКИХ АЭРОКЛУБОВЦЕВ

**...ИДУТ ПОЛЕТЫ.** На земле и в воздухе царят организованность и порядок. Хорошо продуманная и грамотно составленная плановая таблица выполняется точно. Переговоры по радио, как всегда, ведутся спокойно, строго соблюдается установленная терминология. Все это способствует отличному выполнению полетных заданий, закреплению навыков.

Курсантов на аэродроме нет, они придут позже, весной. Инструкторы повышают свое летное и методическое мастерство: пилотируют в зоне, водят самолет по приборам, вне видимости земли, отрабатывают групповую слетанность. Все это нужно для работы с курсантами, для их обучения, чтобы из вчерашних школьников сделать спортсменов, будущих воинов, умеющих защитить свою Родину.

Сейчас все усилия направлены на выполнение взятых на 1983 год повышенных обязательств в социалистическом соревновании авиационных клубов ДОСААФ, за успешное выполнение решений IX Всесоюзного съезда ДОСААФ. Наш коллектив — инициатор этого соревнования. Напомню, что в 1981 и в 1982 гг. мы были первыми среди аэроклубов. Девиз сегодня: закрепить достигнутое новыми успехами.

Коллективу есть на кого равняться. Вот, например, летчик-инструктор Анатолий Иевлев. Передовик, ударник коммунистического труда, он щедро передает свой богатый опыт молодым инструкторам, используя для этой цели, в частности, показательные занятия. Или техник самолета Василий Коптяев. Его отличает исключительное трудолюбие, исполнительность, высокая культура труда. Одним словом, на него можно всегда положиться. Самолет, обслуживаемый Коптяевым, удостоен звания «отличный». Любому летчик или курсант, которому приходится летать на его самолете, всегда уверен, что техника не подведет. Это чувство помогает сосредоточить основное внимание на качестве пилотирования.

В развитии спорта мы опираемся на широкий общественный актив. Скажем, парашютные кружки у нас действуют во многих первичных организациях предприятий и учебных заведений. Назову лучших инструкторов кружков — инженеров Александра Сергеева, Алексея Бычкова, Елену Глухову.

За высокие показатели в подготовке парашютистов командир звена кандидат в мастера спорта Виктор Шумихин награжден орденом «Знак Почета». Парашютное звено дружное, почти все инструкторы выросли из спортсменов клуба. Вот, к примеру, кандидат в мастера спорта Степан Цуцунава. Первый прыжок совершил в 1976 году, учился у инструктора мастера спорта Владимира Мусиенко, тоже воспитанника нашего клуба. Ныне Степан — инструктор, победитель социалистического соревнования в звене.

Аэроклубовцы — шефы клуба юных десантников «Искатель», где ребята овладевают парашютным делом, закаляются физически. Наши инструкторы читают лекции, ведут занятия по наземной подготовке, принимают зачеты. Юные курсанты встречаются с воздушными десантниками округа, внимательно слушают их рассказы о воинской службе, к которой они готовятся.

Мы по праву гордимся, что наш летчик-инструктор В. Гайчук второй год подряд завоевывает звание абсолютного чемпиона СССР на реактивных самолетах. Всего за 1982 год подготовили более пятисот спортсменов-разрядников, совершено более пяти тысяч прыжков с парашютом.

Конечно, у нас немало еще нерешенных проблем, над решением которых мы упорно работаем.

Мы будем постоянно повышать идейную закалку, глубоко изучать ленинское идейно-теоретическое наследие, материалы XXVI съезда КПСС, последующих Пленумов ЦК КПСС, IX Всесоюзного съезда ДОСААФ и на этой основе практически претворять в жизнь заветы В. И. Ленина о защите социалистического Отечества.

Наши планы на 1983 год: летному и техническому составу постоянно углублять теоретические знания и в совершенстве овладеть техникой. К концу года иметь летчиков 1-го класса — 82 процента, добиться, чтобы 70 процентов наших самолетов являлись отличными; повышать массовость авиационных видов спорта, подготовить: мастеров спорта — 1, кандидатов в мастера спорта — 2, спортсменов 3-го разряда — 335. Все курсанты обязаны сдать нормы ГТО. Помочь кружкам и секциям в их работе. Это лишь частица большой работы, которую наметили на учебный год.

И еще об интернациональной дружбе. Наш коллектив дружит с чехословацкими авиационными спортсменами. В дни дружбы между Волгоградской областью и чехословацким Североморавским краем состоялись встречи авиационных спортсменов. К нам приезжали из Чехословакии, наша делегация побывала в городе Остраве. Остравский аэроклуб носит имя советского летчика Кондрашова. Чехословацкие следопыты нашли останки самолета Ил-2, на котором воевали и погибли, освобождая Остраву, летчик Кондрашов и стрелок-радист Ванюшин. Местные жители и авиационные спортсмены бережно ухаживают за их могилой.

Делегация нашего аэроклуба возложила цветы к памятнику погибшим советским воинам. Гости познакомились с работой аэроклуба. Дружба с остравскими авиационными спортсменами, обмен опытом помогают нам лучше работать, добиваться новых успехов в спорте. Дружим мы со спортсменами ГДР, других социалистических стран.

Волгоград

Н. ГОЛОВИН,  
заместитель начальника аэроклуба  
по политчасти



● Инженер-авиамоделист Волгоградского аэроклуба мастер спорта Юрий Зажигаев со спортсменами из ГДР.

Фото С. КРАСАВИНА

# ВЕРНЫЙ СТРАЖ РОДИНЫ

**НАШ НАРОД** и его Вооруженные Силы торжественно встречают День Советской Армии и Военно-Морского Флота. Этот праздник отмечается в обстановке высокого политического подъема советских людей, их активной и напряженной борьбы за выполнение решений XXVI съезда партии, ноябрьского (1982 года) Пленума ЦК КПСС, планов одиннадцатой пятилетки.

Советские воины ознаменовали праздник новыми достижениями в ратном труде, дальнейшим повышением своей выучки и боевой готовности. Они умножают легендарную славу, которой овеян боевой путь нашей героической Красной Армии и доблестного Военно-Морского Флота.

Вот уже 65 лет надежно служат Родине Вооруженные Силы СССР. Через суровые военные испытания, через будни напряженного ратного труда они высоко пронесли и продолжают с честью нести свою верность ленинским заветам, делу партии, делу коммунизма.

Созданные великим Лениным, наши Вооруженные Силы являются верным стражем первого в мире социалистического государства. Плечом к плечу надежно защищают интересы мира и социализма армии стран Варшавского Договора. В пламени сражений гражданской войны наша Армия и Флот выдержали суровую проверку на боевую зрелость и мастерство. Молодая Рабоче-Крестьянская Красная Армия наголову разбила объединенные полчища белогвардейцев и иностранных военных интервентов.

Тягчайшим испытанием для Советских Вооруженных Сил явилась Великая Отечественная война. Наши воины продемонстрировали величайшее мужество и отвагу, показали образец самоотверженности. Советские летчики совершили свыше 500 таранов врага в воздухе. Около 350 раз крылатые герои, жертвуя собой, по примеру Николая Гастелло направляли свои горящие или поврежденные машины на сношение живой силы и техники врага.

Ни одна армия в мире не знала такого массового героизма, какой был проявлен в годы войны. За подвиги на фронтах более 11 тысяч воинов были удостоены звания Героя Советского Союза, свыше 7 миллионов — награждены орденами и медалями. Почти 11 тысяч боевых орденов вручено полкам и дивизиям. Десятки соединений и объединений получили почетные наименования гвардейских.

Непреоборимую силу духа и волю к победе в советских войнах воспитала Коммунистическая партия. В годы минувшей войны она стала поистине сражающейся партией. Более 80 процентов всех коммунистов было направлено на фронт или на решающие участки народного хозяйства, обслуживающие нужды фронта. Три миллиона членов и кандидатов партии отдали свою жизнь в борьбе с фашистскими захватчиками. Страстным словом, личным примером мужества и героизма коммунисты поднимали боевой дух воинов, вели за собой на разгром ненавистного врага.

Несокрушимые и легендарные! — так называют в народе Советскую Армию и Военно-Морской Флот. Годы и испытания полностью подтвердили это название. Еще более могущественными и несокрушимыми стали наши Армия и Флот в настоящее время. Они имеют на вооружении мощные стратегические ракеты

межконтинентальной и средней дальности действия, реактивные многоцелевые сверхзвуковые самолеты, способные выполнять боевые задачи в различном диапазоне высот и скоростей, высокоэффективные образцы артиллерийского и стрелкового оружия. Грозную боевую силу представляет сегодня наш Военно-Морской Флот. В основе его мощи — атомные подводные лодки, вооруженные ракетами и самонаводящимися торпедами, морская ракетноносная авиация, а также ракетноносные, противоминные, десантные надводные корабли.

Наша партия делает все, чтобы поддерживать Вооруженные Силы СССР на высоте современных требований. В речи на ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Ю. В. Андропов сказал: «Дать все необходимое Армии и Флоту Политбюро считало и считает делом обязательным, особенно в нынешней международной обстановке».

Наш народ кровно заинтересован, чтобы Вооруженные Силы пополнялись людьми идейно зрелыми, глубоко понимающими свой патриотический долг, способными в короткий срок овладеть боевыми специальностями, ревностно выполнять служебные обязанности. В решении этой задачи исключительно велика роль ДОСААФ. Оборонное Общество является надежным помощником и резервом Вооруженных Сил. В ее организациях начинается подготовка юношей к армейской службе, здесь формируются качества, необходимые вооруженным защитникам Страны Советов. Комитеты и клубы ДОСААФ ведут широкую пропаганду героических традиций Коммунистической партии, Советских Вооруженных Сил, участвуют в обучении специалистов для Армии и Флота, широкого народного хозяйства, развивают технические, военно-прикладные виды спорта. Особенно широкий размах эта деятельность приобрела в период подготовки к IX съезду ДОСААФ. Несомненно, что выполнение решений, принятых на съезде Добровольного оборонного общества, еще более поднимет качество и эффективность всей военно-патриотической и оборонно-массовой работы.

Каждый юноша должен активно участвовать в работе оборонного Общества, старательно готовить себя к воинской службе. Этого требует сложная военно-политическая обстановка в мире, о противоречивости которой с новой силой говорилось на ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС. Важно закалять себя физически, приучать к строжайшему соблюдению дисциплины и порядка. Большую пользу могут дать систематические занятия в технических кружках, авиационными и другими видами спорта.

Многие организации оборонного Общества Ленинградской, Волгоградской областей РСФСР, Украинской и Белорусской союзных республик заметно улучшили свою работу по военно-патриотическому воспитанию, подготовке специалистов для Армии и Флота и развитию технических, военно-прикладных видов спорта.

Защита Отечества есть священный долг, а воинская служба является почетной обязанностью советских граждан, — так записано в нашей Конституции. Всемерно содействовать укреплению оборонного могущества Родины, повышению боеспособности и боевой готовности Вооруженных Сил СССР — дело чести каждого советского человека.

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ № 2 [389] 1983

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА И ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)

Издается с 1950 года  
© «Крылья Родины», 1983.

Н. Головин. 1983: Рубежи волгоградских аэроклубовцев Верный страж Родины	1
В. Мосяйкин. Больше активности, деловитости, инициативы	3
К. Планунов. Живут традиции отцов	5
И. Дубяга. Курс — эффективность	6
Г. Полянов. Александр Горелов, председатель первичной	7
Г. Петряев. Света Дмитриева из десятого класса	8
Г. Спиридонов. Твердое слово гвардейцев	10
В. Головешкин. Сталинград — символ мужества, героизма	12
А. Крикалов. Трудом прекрасен человек	14
С учетом завтрашних задач	15
Шестьдесят лет Аэрофлота	16
И. Ступнев. Парень из уйгурского села	18
М. Шено. Инженер Ежэв и его товарищи	20
Н. Баланин. И сварщик, и вертолетчик	22
Б. Васина. Парашютный центр в Чехословакии	24
С. Рейдель. Встречи с Георгием Бериевым	26
Заочный клуб юных авиамodelистов «Крылышки». На очереди — модели планеров	28
Б. Абрамов. Со стартовым механизмом	30
А. Мельников. В атаке Александр Смирнов	32
Вынужденное признание	33
Послевоенные советские самолеты. И-300Ф — МиГ-9	36
Небо зовет	—

На 1-й и 4-й стр. обложки — рисунок Д. Иванова

Главный редактор  
Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

Редакционная коллегия:  
А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН,  
Ю. С. ВАСЮТИН, Н. Н. ГУСЬКОВ,  
А. П. КОЛЯДИН, Ю. А. КОМИЦЫН,  
М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь), А. Ф. МАЛЬКОВ,  
И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ,  
А. Г. НИКОЛАЕВ, Г. П. ПОЛЯКОВ  
(зам. главного редактора), Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН,  
Ю. Н. УТКИН, Ю. Л. ФОТИНОВ,  
М. П. ЧЕЧНЕВА.

Художественный редактор  
Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ  
РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 267-65-45, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07, 261-68-90

Сдано в производство 22.12.82 г.  
Подписано к печати 12.01.83 г.  
Г-61552. Формат 60×90<sup>1</sup>/<sub>8</sub>. Глубокая печать. Усл. печ. л. 5. Уч.-изд. 7,7. Тираж 55 000. Зак. 2153.

Издательство ДОСААФ СССР  
3-я типография Воениздата



# ГЛАВНЫЙ ПРОСПЕКТ

23 февраля —  
День Советской  
Армии  
и Военно-Морского  
Флота



КОМАНДИР звена спросил у курсанта:  
— Хайруди, что вы можете сказать о взлетной полосе?

Сын кавказских гор ответил:

— На мой взгляд, товарищ командир, это самая прекрасная гавань, в которой мечтают бросить свой якорь многие мальчишки. Взлетная полоса для меня — начало и край земли, самая большая дорога, уходящая в небо. Остальные, как тропки в горах, ведут домой, к друзьям, к любимой...

Обожженные солнцем и продутые всеми ветрами, мы, летчики, больше всего на свете боялись, что нас, настанет такое время, отлучат от бетонки — Главного проспекта жизни, с которого тысячи раз приходилось уходить в небо и благополучно из него возвращаться.

...Когда смотришь из самолета на быстро удаляющуюся землю, которая с увеличением высоты теряет свою геометричность, приобретает новые очертания, сердце переполняется возвышенными чувствами: здесь в сине-фиолетовой пустыне неба, безбрежный океан солнечного света, там, далеко внизу, маленькая Планета людей. И чем выше мы поднимаемся, тем сильнее натягивается связующая нить между нею и пилотской кабиной — все становится несоизмеримо дороже, роднее, понятнее: она — очаг, возле которого нам всегда хорошо и уютно.

Небо дарит нам несметные богатства впечатлений, штурвал самолета оставляет в себе тепло твоих рук, взлетная полоса, как порог отчего дома после долгой разлуки, приносит безмерную радость возвращения. И мы возвращаемся, чтобы снова улететь, и улетаем, чтобы возвратиться...

☆☆☆

На снимках:

● Командир звена военный летчик 1-го класса майор Александр Савочкин только что возвратился из стратосферы. Сложный полет на перехват воздушной цели по данным наземного пункта наведения и бортовой регистрирующей аппаратуры выполнен успешно.

● Заместитель командира эскадрильи военный летчик-инструктор 1-го класса, майор Евгений Иваненко пошел по стопам отца. Майор запаса Виктор Трофимович Иваненко, ныне писатель, тоже был военным летчиком-инструктором, тоже учил мальчишек летать...

Снимок сделан после напряженной летной смены. В бронестекле пилотской кабины отражается солнце, на лице Евгения довольная улыбка и усталость.

А. РЯБКО

Генерал-лейтенант  
В. МОСЯЙКИН,  
заместитель председателя  
ЦК ДОСААФ СССР

# БОЛЬШЕ АКТИВНОСТИ, ДЕЛОВИТОСТИ, ИНИЦИАТИВЫ

...Оборонный коллектив Новозыбковского станкостроительного завода — один из лучших в Брянской области. На Всесоюзном конкурсе первичных организаций ДОСААФ, посвященном 60-летию образования СССР, станкостроители заняли почетное призовое место. Успех этот является закономерным результатом целеустремленной и творческой воспитательной работы, которая организуется и проводится под руководством партийного комитета. Заводским комитетом ДОСААФ руководит Каминский Леонид Станиславович. Человек большой души, работоспособный, деловитый, стремится к тому, чтобы оборонная организация охватывала своим влиянием весь коллектив, активно привлекала к оборонно-массовой работе молодежь.

Здесь найдены удачные формы соединения военно-патриотической пропаганды и распространения военно-технических знаний. Регулярно читаются лекции и доклады на военно-патриотические темы, устраиваются встречи с воинами-отпускниками, участниками Великой Отечественной войны, ветеранами труда. Недавно с допризывниками проведен вечер на тему: «Советская Армия — Армия патриотов-интернационалистов». Во встрече приняли участие солдаты и сержанты разных национальностей. Они рассказали молодым рабочим завода, учащимся ПТУ о том, как несут боевую службу, живут и выполняют возложенные на них задачи, совершенствуют воинское мастерство.

На предприятии имеется несколько секций и кружков по техническим, военно-прикладным видам спорта, в том числе — парашютный, радиодола, стрелковый. За последние годы подготовлено несколько сот спортсменов-разрядников. Парашютисты-новозыбковцы, призванные в ряды Вооруженных Сил, показывают пример образцовой службы в воздушно-десантных войсках. Несколько человек из них удостоены государственных наград за проявленное мужество и отвагу.

Таких первичных организаций, в которых активно ведется оборонно-массовая работа, в нашем Обществе тысячи.

Многочисленная армия досаафовцев, тесно сплоченная вокруг партии и ее ленинского Центрального Комитета, делает все, чтобы воспитывать достойных защитников Родины, укреплять экономическое и оборонное могущество страны.

В эти дни члены оборонного Общества, как и все советские люди, новыми трудовыми свершениями отвечают на решения ноябрьского (1982 года) Пленума ЦК КПСС, развертывают социалистическое соревнование за успешное выполнение планов третьего года пятилетки. Достоинно встречают они свой IX Всесоюзный съезд ДОСААФ. Съезд подведет итоги многогранной деятельности оборонного Общества, вскрыет недостатки, определит пути нашего движения вперед, к новым рубежам в оборонно-массовой работе.

На ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Ю. В. Андропов отметил: «Агрессивные происки империализма вынуждают нас вместе с братскими социалистическими государствами заботиться, и заботиться всерьез, о поддержании обороноспособности на должном уровне». Для комитетов и организаций ДОСААФ это означает повышение качества и действенности всей нашей работы, улучшение воспитания членов Общества в духе высокой политической бдительности и постоянной готовности к защите Родины, интересов мирового социализма. Эффективность военно-патриотического воспитания находится в центре внимания оборонного Общества. В соответствии с требованиями партии, постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы» получили дальнейшее развитие и обогатились более глубоким содержанием Ленинские чтения, тематические вечера и встречи с ветеранами, героями труда и войны, лекции и доклады. Организации ДОСААФ стали активнее участвовать во Всесоюзном походе по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, в военно-спортивных играх «Зарница» и «Орленок». Заметно возрос уровень месячников оборонно-массовой работы. Глубоко пропагандируются ленинские идеи о защите

социалистического Отечества, массовый героизм советского народа в боях за свободу и независимость своей Родины. Все это помогает готовить молодежь к защите социалистической Отчизны.

Умело и творчески организуют военно-патриотическую работу многие организации ДОСААФ Москвы, Ленинграда и области, Омской и Амурской областей, Украины и Узбекистана. Для их деятельности характерен поиск новых, более эффективных средств и методов приобщения молодежи к героическому прошлому нашего народа. Содержательно, эмоционально и торжественно проводятся встречи с героями-фронтовиками, ритуалы у памятников славы и мемориальных комплексов. Активизировалась деятельность досаафовских коллективов общеобразовательных школ и профтехучилищ. Проявляется постоянная забота о совершенствовании патриотического, трудового и нравственного воспитания, повышении действенности работы. Не случайно эти и ряд других организаций признаны победителями в социалистическом соревновании 1982 года и удостоились переходящих Красных знамен ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР.

Вместе с тем, следует отметить, что уровень работы некоторых комитетов и организаций Общества еще не в полной мере отвечает требованиям сегодняшнего дня. В ряде мест она строится шаблонно, скучно, без огонька, без творческого использования накопленного опыта. Серьезные недостатки в военно-патриотической и оборонно-массовой работе отмечались, например, в коллективах Архангельской области. Здесь мало еще проявляется заботы о том, чтобы привлечь к военно-патриотическому воспитанию широкий круг общественности. Ослаблено внимание к работе с сельской молодежью. Многие организации на селе проявляют активность, редко проводят воспитательные мероприятия. Слабо пропагандируются технические, авиационные знания.

Одна из причин этих недостатков состоит в том, что некоторые комитеты ДОСААФ не всегда предметно работают



● Спортсмены-вертолетики Коломенского авиа-спортклуба ударники коммунистического труда мастера спорта (слева направо): А.Ашмарин, В.Большаков и В.Бурилов после полета.

Фото В.ТИМОФЕЕВА

с активом, неполно используют передовой опыт, неглубоко анализируют причины неудовлетворительной деятельности. Нередки еще случаи, когда воспитательная работа оборонных коллективов проводится без опоры на помощь со стороны профсоюзных и комсомольских органов, других общественных организаций. Между тем практика показывает, что успех — в дружных, согласованных усилиях. У нас немало примеров, когда оборонные организации тесно связаны с местными профсоюзными органами и комсомольскими комитетами, умело строят свою работу в контакте с ними.

Среди делегатов, избранных на IX съезд ДОСААФ СССР, немало партийных, профсоюзных и комсомольских работников. Это подчеркивает возросшую роль оборонного Общества в общественно-политической жизни страны. Только совместными усилиями можно решить большие и важные оборонные и народно-хозяйственные задачи. Пример тому Куйбышевская областная организация ДОСААФ, неоднократный победитель Всесоюзного социалистического соревнования. За последние годы на пленумах, собраниях актива в области и районах неоднократно обсуждались вопросы деятельности досаафовских организаций. Возросло число теоретических, научно-практических, методических конференций и семинаров по проблемам воспитания в духе советского патриотизма и социалистического интернационализма.

К сожалению, не все организации ДОСААФ целенаправленно и умело находят свое место в оборонно-массовой работе и военно-патриотическом воспитании. Некоторым комитетам не хватает деловитости, умения работать конкретно. Этот недостаток характерен для организаций ДОСААФ Читинской области. Чтобы поправить дело, нужно, как отмечалось на ноябрьском Пленуме ЦК КПСС, преодолеть силу инерции, привычки к старому, совершенствовать руководство. Надо решительно освободиться от бумаготворчества, заседательской суетни, проявлять больше заботы о живом будничном деле, быть предприимчивым, всемерно повысить ответственность должностных лиц, крепить трудовую дисциплину.

В последние годы возросло качество подготовки молодежи для службы в Советской Армии и Военно-Морском Флоте, которую проводят наши учебные

организации и клубы. ДОСААФ по праву называют надежным помощником Вооруженных Сил. Оборонное Общество гордится тем, что сотни его воспитанников за мужество и воинскую доблесть удостоены в мирные дни высоких государственных наград. Среди них делегаты IX Всесоюзного съезда ДОСААФ Герой Советского Союза офицер Василий Щербаков, кавалер ордена Ленина Александр Новак и другие.

Многие учебные организации заботливо готовят для Вооруженных Сил специалистов различного профиля. По итогам этой работы переходящих Красных знамен удостоились организации ДОСААФ Волгоградской, Брянской областей Российской Федерации, Армении и Украины. Заметный вклад в решение этой задачи вносят и наши авиационные клубы. Они активно разъясняют военные заветы В. И. Ленина, его учение о защите социалистического Отечества, требования партии по оборонным вопросам, пропагандируют авиационные знания. В Волгоградском, Ростовском аэроклубах, Волчанском авиационном училище летчиков ДОСААФ, Брянском авиаспортклубе и Вильнюсском авиатехспортклубе воспитательная работа с молодежью проводится действительно. Она направляется на утверждение в сознании юношей идей советского патриотизма, гордости за нашу Родину, готовности в любую минуту встать на ее защиту.

Примечательно, что в работе с молодежью повышается роль всех работников клубов, особенно командиров звеньев. Назову, к примеру, командира парашютного звена Владилена Николаевича Тиховенко (Днепропетровский АСК). Мастер спорта СССР, судья международной категории, он много внимания уделяет обучению призывной молодежи, умело организует политико-воспитательную работу. Опытный командир, вдумчивый воспитатель все силы отдает подготовке спортсменов-парашютистов. Многие его воспитанники достойно несут службу в десантных частях. Звено — тесно спаянный коллектив. Подавляющее большинство работников имеют звание мастера спорта. Многие являются ударниками коммунистического труда.

В прошлом году звено завоевало призовые места на всесоюзных соревнованиях, награждено Почетным вымпелом ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников.

И это не единичный пример. Целеустремленно организуется обучение молоде-

жи и ее военно-патриотическое воспитание в авиационных звеньях наших клубов, где командирами П. Муравьев, А. Рыженко, Т. Коровина, В. Гриценко, Н. Рыбин и другие.

Нам надо и впредь наращивать усилия по совершенствованию подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах, улучшать качество обучения, настойчиво прививать юношам твердые практические навыки владения техникой. Вооружение армии и флота непрерывно усложняется, а значит повышаются требования к подготовке будущего военного специалиста. В ряде школ и авиаклубов ДОСААФ эта задача решается, к сожалению, без критического и творческого осмысления накопленного опыта. Практическая выучка некоторых призывников остается недостаточно высокой. Отдельные из них имеют слабую физическую и морально-психологическую подготовку.

Не всегда еще на должном уровне проводится воспитательная работа со спортсменами, инструкторским составом. В прошлом году за эти упущения серьезно критиковались коллективы Горьковского и Гомельского авиационно-спортивных клубов. И не случайно здесь имелись случаи нарушения дисциплины, летных правил, методики обучения и воспитания. Надо всегда помнить, что без укрепления трудовой и исполнительской дисциплины, без повышения организованности и деловитости мы не достигнем высоких конечных результатов.

Поднялась роль организаций ДОСААФ в приобщении молодежи к техническим, военно-прикладным видам спорта. В большинстве городов и районов страны функционируют спортивно-технические, в том числе авиационные клубы, где работают секции и кружки. В соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта» немало делается для того, чтобы внедрять в практику оправдавшие себя формы вовлечения молодежи в оборонно-спортивную работу. Регулярно проводятся соревнования, встречи, совершенствуется спортивная база. Однако есть еще значительное число комитетов и организаций ДОСААФ, в которых слабо развиты самолетный, парашютный, планерный, модельные и другие авиационные виды спорта.

Некоторым руководителям комитетов порой не хватает умения организовать работу, сполна использовать все возможности и резервы.

В ряде мест слабо заботятся о повышении воспитательной роли спорта. На соревнованиях, посвященные героям минувшей войны, редко еще приглашаются ветераны-фронтовики. Не всегда тщательно продумывается сама организация соревнований, их влияние на совершенствование спортивного мастерства и морально-волевой закалки участников. Надо сделать все, чтобы росла воспитательная роль технических, военно-прикладных видов спорта, чтобы спорт стал жизненной потребностью самых широких масс.

Несомненно, на IX Всесоюзном съезде ДОСААФ все эти проблемы будут глубоко и всесторонне обсуждены, приняты решения, которые позволят поднять на новый уровень военно-патриотическую, учебную и спортивную работу. Надо приложить все силы, чтобы претворить их в жизнь, добиться новых успехов в борьбе за дальнейшее укрепление экономического и оборонного могущества Родины.

# ЖИВУТ ТРАДИЦИИ ОТЦОВ

**К. ПЛАКУНОВ,**  
председатель Волгоградского  
обкома ДОСААФ

ЛЮБЯТ СВОЙ ГОРОД волгоградцы. Гордятся его удивительной, поистине героической историей. Трижды жестокой зимой 1918—1919 года наступали на красный Царицын белоказацкие войска и трижды были разбиты. Помнит мир Сталинградскую битву — битву, пред-  
решившую исход борьбы советского народа против фашизма.

Город, превращенный в дни войны в руины, сегодня поражает красотой. В военно-патриотическом воспитании молодежи оборонные коллективы стремятся использовать богатые революционные, боевые и трудовые традиции волгоградцев, растить новые поколения на традициях дедов и отцов.

В последние годы в Волгограде прошли такие крупные оборонно-патриотические мероприятия, как VII Всесоюзный слет победителей похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, фестиваль дружбы молодежи СССР и ГДР. На базе областной организации ДОСААФ проведен международный лагерьный сбор допризывной молодежи шести социалистических стран. Участвовали досаафовцы города-героя и во Всесоюзной встрече ветеранов ракетных войск и артиллерии, во Всесоюзной вахте памяти, во Всесоюзной встрече правофланговых поисковой экспедиции «Летопись Великой Отечественной» с участниками героической битвы под Сталинградом.

Развернувшееся в оборонных коллективах социалистическое соревнование за достойную встречу 60-летия образования СССР, а также 40-летия Сталинградской битвы и IX Всесоюзного съезда ДОСААФ активизировало военно-патриотическую работу. Можно поставить в пример наиболее активных и убежденных пропагандистов из лекторских групп обкома и районных комитетов Общества — Героев Советского Союза Н. Сидорова и В. Миловатского, заслуженного учителя школы РСФСР Л. Марченко, В. Куликова, Г. Ильинского, Ф. Серкина. Их выступления о руководящей и организующей роли КПСС, ленинских заветах о защите социалистического Отечества привлекают внимание слушателей.

Научно-практические конференции и теоретические семинары, уроки мужества, Ленинские чтения, кинолектории и кино-вечера, смотры-конкурсы военно-патриотической работы, агитпоходы и автомотпробеги в отдаленные сельские районы — все эти формы военно-патриоти-

ческого воспитания широко используют активисты оборонного Общества.

Интересно, например, прошел вечер «Подвиги отцов и матерей учат мужеству, верности Родине» на Волгоградском производственном объединении «Каустик». Член партии с 1918 года А. М. Веккер рассказала о стойкости старшего поколения в борьбе за Советскую власть...

Поднимается занавес, вспыхивает яркий свет. На сцене в четком строю стоят ветераны войны — они принимают клятву молодежи быть верными борцами за коммунизм.

Для юных увлекательно проходят спортивные игры «Зарница» и «Орленок», военизированная — «Кольцо», военно-патриотическая эстафета «Звезда».

Активные пропагандисты боевых и трудовых традиций — летчики-фронтовики — Герой Советского Союза Ю. Балабин, А. Иванкин, А. Наумов, В. Присадков, Б. Мандриков. Их выступления о ратных подвигах воздушных бойцов в годы войны, в Сталинградской битве всегда эмоциональны, насыщены яркими примерами.

Широко практикуются у нас встречи молодежи с воинами-авиаторами, курсантами и преподавателями Качинского высшего военного авиационного ордена Ленина Краснознаменного училища летчиков имени А. Ф. Мясникова. Воспоминания летчиков публикуются в печати, передаются по радио и телевидению. Организуются митинги у братских могил и памятников воинам, погибшим в боях за Родину. Так, запомнилась курсантам Михайловской автошколы встреча с подполковником запаса Н. Самониним, бывшим техником самолета трижды Героя Советского Союза А. Покрышкина. Юноши услышали впечатляющий рассказ о мужестве, негибаемой воле и воинском таланте прославленного аса.

С радостью встречают активисты ДОСААФ Николаевского района каждый приезд на Родину своего замечательного земляка Героя Советского Союза летчика-космонавта Ю. Малышева. Вместе с комсомольцами они организуют встречи космонавта с молодежью, торжественные линейки, фотовыставки о космосе, различные спортивные встречи.

...На центральной набережной Волгограда установлен памятник летчику Виктору Степановичу Хользунову. Его имя носит старейший в стране Волгоградский аэроклуб. В славные тридцатые годы сталинградский паренек Виктор Хользунов стал летчиком, сражался в небе Испании. Ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Комсомолец В. Хользунов погиб в 1939 году при испытании новой авиационной техники.

С посещения памятника, с рассказа о жизни и подвигах авиатора начинается учеба курсантов аэроклуба. Направляясь к центру города, они видят бронзовый бюст другого летчика-сталинградца — дважды Героя Советского Союза Васи-

лия Сергеевича Ефремова, слушают рассказ о мужестве и бесстрашии славного сокола. Побывают аэроклубовцы и на площади Павших борцов, у Дома Павлова, на Мамаевом кургане. И памятники города, в котором растут и мужают наши ребята, становятся воспитательной силой...

Комитет ДОСААФ аэроклуба (председатель В. Агарев) совместно с комсомольцами организует интересные встречи. Запомнили курсанты беседы с Героями Советского Союза Ю. Балабиным, маршалом авиации С. Руденко. В души молодых запали слова прославленного маршала:

— Сталинградская битва — грозное предупреждение нынешним проповедникам агрессии и войн. Будьте всегда начеку, товарищи будущие авиаторы! Высоко несите знамена отцов, множьте славные боевые традиции Советских Вооруженных Сил!

Каждый, кто заходит в здание Волгоградского обкома ДОСААФ, обращает внимание на мемориальную доску с именами восьми летчиков — Героев Советского Союза. Это воспитанники аэроклуба имени В. С. Хользунова. А в самом аэроклубе создана «галерея героев». На примере своих предшественников учатся сегодняшние курсанты верности и любви к Отчизне.

Интересно проводят аэроклубовцы Неделю Воздушного Флота СССР. На аэродром приглашается молодежь. Ей показывают снаряжение летчика, парашютиста, знакомят с работой авиаспециалистов. Новичкам, не так давно переступившим порог аэроклуба, мастера самолетного спорта демонстрируют высший пилотаж.

Примеров хорошей работы можно привести немало. И все же есть у нас и нерешенные вопросы, и свои проблемы. Думается, что пока еще не все формы пропаганды нашли в организациях оборонного Общества удачное применение. Не всегда хватает актуальности, живой связи с жизнью устной пропаганде. Нечасто выступают в учебных и первичных организациях ДОСААФ руководящие работники комитетов.

Областной комитет направляет свои усилия на повышение эффективности и качества агитационно-массовой и пропагандистской работы. Это прежде всего творческий подход к делу, усиление эмоциональной стороны пропаганды. В лекторские и агитационные группы комитетов ДОСААФ должны войти наиболее подготовленные, хорошо знающие работу оборонного Общества пропагандисты.

Выполняя исторические решения XXVI съезда партии, требования ноябрьского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС, Волгоградская областная организация ДОСААФ приложит все силы, опыт и знания, чтобы добиться новых, еще более высоких результатов в военно-патриотическом воспитании молодого поколения.

● Встреча с героем. Герой Советского Союза генерал-майор авиации запаса Ю. Балабин с курсантами Волгоградского аэроклуба.

Фото С. КРАСАВИНА



# КУРС— ЭФФЕКТИВНОСТЬ

**И. ДУБЯГА,**  
председатель Комитета ДОСААФ  
г. Ленинграда и области

ДОБРЫМИ ДЕЛАМИ встречают IX Всесоюзный съезд оборонного Общества организации ДОСААФ города Ленинграда и области. Воодушевленные решениями ноябрьского (1982 года) Пленума ЦК КПСС, они активно борются за претворение в жизнь предначертаний партии, дальнейшее укрепление экономической и оборонной мощи Родины. Многие организации активизировали военно-патриотическую и оборонно-массовую работу, повысили внимание к массовости технических, военно-прикладных видов спорта, в том числе авиационных. Главный упор делается на повышение эффективности всей деятельности оборонных коллективов.

☆☆☆

Ленинград — колыбель революции — был и колыбелью авиации. Именно здесь в конце прошлого столетия известный русский изобретатель Можайский построил первый в мире самолет, здесь был создан один из первых в России аэроклубов — популяризаторов воздухоплавания и авиации. Здесь проводились и первые массовые показательные авиационные праздники, первые авиационные соревнования, строился первый воздушный богатырь — самолет «Илья Муромец». В небе Ленинграда испытывался первый ранцевый спасательный парашют, летал выдающийся летчик В. П. Чкалов...

Хорошие традиции получили дальнейшее развитие. Комитеты оборонного Общества, наш аэроклуб усилили пропаганду авиационных знаний, славных традиций советских летчиков. Чаще стали проводиться молодежные вечера, встречи с героями войны и труда, уроки мужества, Ленинские и общественно-политические чтения. Уделяется внимание привлечению широких масс молодежи к техническим, военно-прикладным видам спорта. Ныне в Ленинградской области развиты все авиационные виды спорта. В небе можно увидеть и авиамодели, и планеры, и парашюты, и спортивные самолеты, и дельтапланы.

Высоких успехов достигли наши спортсмены по высшему пилотажу. Мы гордимся, что воспитанник Ленинградского аэроклуба мастер спорта СССР международного класса Виктор Смолин в прошлом году стал чемпионом СССР и мира по высшему пилотажу, завоевал кубок Арести. Есть определенные успехи и в развитии парашютизма.

Одним из самых массовых является авиамоделизм. Этим увлекательным делом занимается около 11 тысяч школьников и молодых рабочих. В каждом районе при Дворцах пионеров и Домах

культуры, жэках, в школах и ПТУ имеются авиамодельные кружки. Их более 80. Работают они при самой активной помощи со стороны организаций ДОСААФ. Особенно широкий размах авиамоделизм приобретает в летний период в пионерских лагерях. Руководят кружками, в основном, опытные специалисты, ведущие спортсмены.

Много труда в воспитание авиамоделистов вкладывают ветеран Великой Отечественной войны, мастер спорта, неоднократный рекордсмен и чемпион страны А. Эрлер, офицеры запаса К. Бойцов и А. Филиппов, а также мастера спорта В. Баштанкин, В. Симаков, И. Шидулов, В. Дубов и другие. Прививая мальчишкам любовь к моделированию, они заботятся о том, чтобы те свою преданность авиации пронесли через всю жизнь. При этом широко популяризируются примеры, когда путь к большим самолетам проходил через авиамоделизм.

С авиамодельного кружка начали свой трудовой путь ныне авиационные инженеры мастера спорта Юрий Гостев, Алексей Филимонов и многие другие. Сотни военных и гражданских летчиков получили первые авиационные знания в авиамодельных секциях и кружках. Многие стали преподавателями и передают знания молодежи: это кандидаты технических наук, доценты Ленинградского института авиационного приборостроения Николай Туркин, Валерий Слепков, Георгий Сиротин, Геннадий Яцевич и другие.

Успехи юных авиамоделистов нас радуют. И не только потому, что возросло число спортсменов-разрядников, а школьники Светлана Филиппова и Миша Игнатьев стали в 1982 году чемпионами СССР среди юношей. Главное в том, что молодежь идет потом в школу «Юный пилот», которая вот уже 16 лет работает на общественных началах при Ленинградском аэроклубе. Руководит школой ветеран войны генерал-майор авиации в отставке М. Колокольцев, начальник учебной части, один из активных пропагандистов авиационных знаний П. Донцов, преподаватели — опытные летчики Д. Пенин, П. Булиенко, П. Малевич. Преподавание в школе ведется по программе теоретической подготовки спортсменов-летчиков авиации ДОСААФ. Десятки выпускников (а их за время существования школы подготовлено 1200 человек), получив первые авиационные знания, продолжали учебу в аэроклубе, поступали в летные военные или гражданские училища.

Немало выпускников школы увлеченно занимается планерным спортом, который в Ленинграде имеет давние традиции. Отмечу, что среди планеристов все больше девушек. К сожалению, мы не в состоянии удовлетворить всех желающих заниматься планерным спортом. Пока ограничена материально-техническая база, не хватает планеров. Нам кажется, уже настала пора наладить серийное производство мотопланеров. Это повысит

массовость планерного спорта, приведет к его удешевлению и расширению возможностей использования в народном хозяйстве.

Хотелось бы сказать и о дельтапланеризме, который приобретает все большую популярность среди современных Икаров. Уже четыре года у нас работает Федерация дельтапланерного спорта, возглавляемая большим энтузиастом В. Михайловым. Она объединяет 10 секций и общественных клубов дельтапланеризма, в которых занимаются около 350 молодых ленинградцев. Это — рабочие, студенты, учащиеся ПТУ, инженеры и техники. Хорошо поставлено первоначальное обучение и спортивная работа в дельтаклубах «Грач» и «Аист», секциях дельтапланеризма Политехнического и механического институтов, производственного объединения «Кировский завод», Ленинградской АЭС, 6-го автопарка. Бюро федерации дельтаспорта организует теоретическую и практическую подготовку будущих общественных инструкторов первоначального обучения, заботится о повышении спортивных результатов. Но мы испытываем немалые затруднения. Пожелания относительно улучшения дельтапланерной техники уже не раз высказывались в печати. Следует сказать о нехватке методической литературы. Думается, что отдел дельтапланеризма, методический кабинет, федерация пока недостаточно внимания уделяют разработке документов по первоначальному обучению спортсменов-дельтапланеристов, методических пособий. Их отсутствие отрицательно влияет на обеспечение безопасности полетов, на развитие этого вида спорта.

В развитии авиамоделизма и планеризма, парашютного, других видов спорта многое предстоит сделать и нам самим. Мало еще кружков и секций в жэках, не все первичные организации ДОСААФ заботятся о привлечении молодежи к кружковой и поисковой работе. Комитет оборонного Общества критически оценивает результаты и принимает меры к тому, чтобы эффективность этой работы возрастала.

В пропаганде авиационных знаний активно участвует Ленинградский аэроклуб, а также Дом ДОСААФ, который проводит вечера встреч молодежи с ветеранами партии, войны и труда, авиации, ведущими спортсменами, организует просмотры военно-патриотических и технических фильмов, лекции и доклады, а в праздничные дни — выставки авиационной техники и авиамodelей. Исключительно популярными стали авиационные праздники, ежегодно проводимые на аэродроме Ленинградского аэроклуба в честь Дня Воздушного Флота СССР. В программу праздника обязательно включаются показательные выступления авиамоделистов, парашютистов, планеристов, летчиков.

Пропаганда авиационных знаний не является самоцелью. Организации ДОСААФ Ленинграда и области стремятся делать все для того, чтобы развивать у молодежи желание связать свою жизнь с авиацией, авиационным спортом, овладеть теми его видами, которые имеют важное военно-прикладное значение, готовят юношей к высокопроизводительному труду и обороне.



НА IX СЪЕЗД ДОСААФ СССР ИЗБРАНЫ ЛУЧШИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА. ВСЕХ ИХ ОТЛИЧАЕТ ОТВЕТСТВЕННОЕ ОТНОШЕНИЕ К ПОРУЧЕННОМУ ДЕЛУ, ИНИЦИАТИВА И ТВОРЧЕСТВО. СЕГОДНЯ МЫ РАССКАЗЫВАЕМ О ДВУХ АКТИВИСТАХ, КОТОРЫЕ СВОИМ ТРУДОЛЮБИЕМ, ИНИЦИАТИВОЙ В ОБЩЕСТВЕННОЙ РАБОТЕ ЗАВОЕВАЛИ ВЫСОКИЙ АВТОРИТЕТ И УДОСТОИЛИСЬ ЧЕСТИ ПРЕДСТАВЛЯТЬ СВОИ КОЛЛЕКТИВЫ НА IX СЪЕЗДЕ ДОСААФ СССР.

## АЛЕКСАНДР ГОРЕЛОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПЕРВИЧНОЙ...

СОВЕЩАНИЕ с руководителями спортивных секций подходило к концу, когда раздался телефонный звонок. Председатель заводского комитета ДОСААФ А. Горелов быстрым движением снял трубку. Звонила учительница местной школы.

— Александр Данилович! В авиамодельной секции при Доме юного техника вашего завода занимаются два моих семиклассника. Они очень довольны занятиями, и я благодарю вас за это. Но по их примеру почти все мальчишки класса пожелали заняться авиамоделизмом. Скажите, сложно ли это сделать и можете ли вы их принять в секцию?

— Непременно примем. У меня сейчас находится директор Дома юного техника Александр Павлович Сорокин. Мы договариваемся о расширении работы с подростками. Запишите номер его телефона...

Положив трубку, Горелов довольно улынулся: не прошла даром его недавняя беседа в школе о подвигах авиаторов в годы минувшей войны и о роли авиационных видов спорта в воспитании высоких морально-волевых качеств. Помнится, тогда он заявил: путь в небо многих героев начинался с занятий авиамоделизмом.

Горелова радовали успехи авиамоделистов. Особенно заметны они стали с приходом А. Сорокина. Молодой энергичный директор Дома юного техника умело подобрал руководителей кружков. Занятия с ребятами поручил вести Валентину Соленьку, мастеру спорта, неоднократно участнику соревнований на первенство Российской Федерации. Другой кружок стал вести мастер спорта Петр Сорокин.

Узнав, что занятия ведут мастера, ребята (в основном заводская молодежь и учащиеся 6—10 классов) охотно пошли в авиамодельные кружки. Всего записалось около ста ребят. Чтобы обеспечить их дифференцированную подготовку, решено было создать три возрастные группы: учащихся 5—7 классов объединили в кружок начального моделирования, остальных — в кружки по кордовым и свободнолетающим моделям.

Много хлопот доставили Горелову авиамоделисты. Каждый приход к ним — это новые вопросы, просьбы: нужна аппаратура, моторчики, материалы для изготовления моделей. А потом заявки посерьезнее: нужны станки токарные, фрезерные, шлифовальные...

Пытался отшутиться: «Уже помог приобрести слесарные и столярные инструменты, 6 двигателей для моделей; зачем же станки, ведь не токарями вас здесь готовят». Но скоро понял, что разговор ребята ведут не праздный. Они хотят без отрыва от учебы в школе освоить заводскую специальность, научиться изготавливать необходимые для моторчиков детали. Да и ход дел заставил задуматься: ребята стали уходить из кружков — для занятий не хватало учебно-материальной базы. Пришлось пойти в партком, к директору завода — благо они с пониманием относятся к просьбе подростков. Скоро у ребят появился токарный станок.

Через короткое время заботы обернулись радостью: кружковцы под руководством опытных мастеров все увереннее стали работать на токарном станке. Ученики 9 и 10 классов Андрей Сидоров, Константин Бондаренко, Андрей Мишин, Дмитрий Прохоров и другие могли изготовить, прямо скажем, первоклассные детали для моторчиков своих копий самолетов. Спортивные же успехи говорили сами за себя: первое место в районе, шестое — в соревнованиях на первенство Москвы.

Ценит Горелов авиационные виды спорта. Этим, наверное, объясняется и его особое отношение к дельтапланеристам. Неуемные, задорные, отважные ребята в «Чайке» — так называли они свой дельтапланерный клуб. Их 25 человек — в основном молодые инженеры, техники, рабочие. Тон в клубе задают Евгений Иванов (председатель клуба) и его товарищи Анатолий Баринов, Андрей Верхоглядов и Василий Спиридонов. Все они отслужили в Советской Армии, испытали радость полета или прыжков с парашютом и теперь свою любовь к авиации, воздушно-десантным войскам передают молодым дельтапланеристам.

Но проблем возникало немало. Клубу не хватало летательных аппаратов.

— Александр Данилович! Конструкции для дельтапланов мы изготовили, нужна ткань.

— Постараюсь помочь.

И скоро через районный комитет ДОСААФ и руководство завода добился средств на покупку необходимого количества ткани.

Через некоторое время снова:

— Александр Данилович! Наш клуб растет, тесно стало, нужно другое помещение.

И снова хлопоты, которые закончились выделением трех просторных классов, в которых можно не только проводить теоретические занятия, но и изготавливать, совершенствовать, ремонтировать дельтапланы.

Конечно, не все вопросы удается решить сразу. Спортсмены справедливо сетуют, что им негде тренироваться, трудно без машины доставлять на дельтадром летательные аппараты. Эти вопросы еще предстоит решать...

Много забот у Горелова. Общественные обязанности отнимают массу времени. Александр Данилович — председатель заводской военно-патриотической секции Всесоюзного общества «Знание», член заводского комитета ветеранов, руководитель агитпропколлектива парторганизации.

Каждый день заполнен самыми разнообразными делами. Совместно с товарищами из заводского комитета ВЛКСМ пришлось немало потрудиться над разработкой условий смотра-конкурса цеховых организаций, посвященного IX Всесоюзному съезду ДОСААФ. Вечером обязательно надо побывать в заводском автотоклубе. В него недавно зачислили несколько подростков, которых принято считать трудными. Как они вошли в коллектив, умело ли их вовлекают в общественную работу? Секция мотоциклистов клуба имеет 60 мотоциклов — надо проверить, как их используют...

Как многим деятельным людям, Горелову не хватает рабочих дней. Вот он перевернул лист календаря, на обороте которого помечены неотложные дела на следующую неделю. Запись мелким почерком заняла всего несколько строчек:

● Оценивается новая модель самолета. Слева направо — А. Сорокин, А. Горелов, В. Соленьяк.



организовать выступления ветеранов-авиаторов перед молодежью; проверить подготовку к уроку мужества (просили из школы и ПТУ); клуб водно-моторного спорта (заняли первое место в стране: не зазнались ли, как закрепляется опыт?); распределение лотереи ДОСААФ (проверить, помочь); совещание с председателями цеховых организаций; подготовить предложения о поощрении заводских активистов ДОСААФ.

Глаза непроизвольно остановились на этой строчке. Да, этим, пожалуй, следует заняться в первую очередь: без актива нельзя успешно решить и десятой доли тех разнообразных задач, которые ежедневно выдвигает жизнь. Мысленно стал выстраивать в ряд тех, на кого постоянно опирается, чьей энергией и инициативой движутся вперед досоафовские дела. Творчески работают его заместители А. Чураков и В. Соин, председатель цеховой организации И. Колядин, руководители кружков: стрелкового — В. Минаев и судомодельного — П. Виноградский. Исключительной активностью отличается руководитель водно-моторного клуба А. Исакович. Это он, опытный спортсмен, сумел сплотить вокруг себя молодых ребят, подготовить для сдачи на права судоводителя около ста человек. Благодаря его энтузиазму команда завода смогла в упорной борьбе завоевать призовое место в соревнованиях на приз журнала «Катера и яхты».

С такими помощниками можно вершить большие дела.

Г. ПОЛЯКОВ

Москва

## СВЕТА ДМИТРИЕВА ИЗ ДЕСЯТОГО КЛАССА

ВОЕНРУК ШКОЛЫ Александр Иванович Степанищев попросил старшеклассников задержаться после занятий.

— Хочу посоветоваться с вами, ребята. Кого бы вы от комсомольцев предложили избрать в комитет ДОСААФ нашей школы?



Словно сговорившись, несколько учеников выкрикнули:

— Конечно, Дмитриеву Светлану.

— Почему Светлану? — заметил один. — Она не круглая отличница. Звонкий голос другого сразу же парировал:

— Зато ее активность на пятерку тянет.

Степанищев сам давно замечал инициативу этой стройной, быстроглазой, улыбчивой девушки. Ее никогда не увидишь особняком от других ребят — всегда в гуще коллектива, деятельная, живая, энергичная, готовая откликнуться на каждое событие. Спортивные соревнования, художественная самодеятельность, военно-патриотические викторины, походы по местам революционной и боевой славы, как правило, не обходятся без ее активного участия.

Готовилась в школе пионерская игра «Зарница». Светлана подошла к секретарю комитета ВЛКСМ и предложила:

— Поручите мне провести соревнование юных сандружинниц. У меня с ними получится.

ник коммунистического труда». Введены в строй выпускники Волчанского авиационного училища летчиков ДОСААФ инструкторы А. Косицын и М. Махмудов. Здесь продолжается освоение новой машины — Як-52. Заместитель начальника клуба по летной подготовке В. Силкин успешно закончил программу переучивания на этом самолете.

● СВЕРДЛОВСК. Парашютисты заняли первое командное место в соревнованиях на кубок Героя Советского Союза Н. Кузнецова. Инструкторы-общественники подготовили 150 парашютистов 3-го разряда.

● НИЖНИЙ ТАГИЛ. Спортсмены участвовали в военно-патриотических играх «Зарница» и «Орленок». Проведены три похода по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Регулярными стали встречи спортсменов с участниками Великой Отечественной.

● СМОЛЕНСК. В течение истекшего года один спортсмен выполнил норму мастера спорта, два — кандидата в мастера, 16 стали первораз-

И хорошо получилось. Девочки охотно слушали ее беседу об оказании первой помощи пострадавшему, перевязке раны, перетаскивании раненых, а в ходе самой игры увлеченно и старательно отработывали то, чему она их учила.

Светлану избрали в комитет ДОСААФ.

— Трудно будет — обращайся, поможем, — заметил военрук.

— Обязательно обращусь. Да мне и мама помочь может: она у меня председатель цехового комитета ДОСААФ большого ленинградского завода.

В школьном комитете Светлане поручили руководить штабом комсомольской игры «Орленок». Это еще больше окрылило ее. Она предложила внести в план игры новые элементы, проконсультировалась с инструктором райкома комсомола, изучила газетные отчеты о проведении такой игры во всесоюзном масштабе.

Игра стала для старшеклассников серьезной проверкой. Все было — и спортивные соревнования по усложненным нормативам, и кросс в противогазах, и метание гранат, и стрельба в тире, и разборка автомата на время, и маршбросок на пересеченной местности...

— Ребята остались довольны, — говорит председатель школьного комитета ДОСААФ А. Степанищев. — А наши девушки на соревнованиях санитарных постов заняли первое место в районе. Особенно отличились Света Дмитриева, Оля Соловьева, Наташа Пахомова, Злата Куприянова и Оля Микурова.

Когда в школе создавали агитбригаду, Дмитриева попросила включить и ее. Одноклассники удивлялись: зачем искать себе лишние обязанности. Близким подругам Светлана объяснила: каждый должен научиться выступать, уверенно держаться на людях, как она выразилась, «управлять своим волнением». Для нее же это особенно важно, ведь она мечтает поступить в педагогический институт, стать учительницей. По какому предмету? «Конечно, по гуманитарным наукам, но можно и по физкультуре. Лишь бы быть с детьми».

С учениками младших классов заниматься любит. Вызвалась помочь учителю провести поход по ленинским местам города Ленинграда, экскурсию на легендарную «Аврору». С ребятами 4 и 5 клас-

рядниками, более двухсот показали нормативы 2-го и 3-го разрядов.

● СЕВАСТОПОЛЬ. Состоялись соревнования парашютистов на кубок «Победы». Спортсмены Е. Герасюта, Т. Левицкая, В. Волков выполнили норматив кандидатов в мастера спорта.

● ЧЕБОКСАРЫ. Обучено десять общественных инструкторов-парашютистов. Они подготовили около двухсот парашютистов, совершивших прыжки с самолета. Двадцатью разрядниками пополнилась клубная авиамодельная секция.

● КОЛОМНА. Оборудован стартовый командный пункт. Здесь стол руководителя полетов со схемами по обеспечению безопасности полетов; электропульт контроля за вертолетами, летающими в районе аэродрома и по маршруту; электросхема действий руководителя полетов в особых случаях.

Летчик-инструктор А. Ашмарин выполнил мастерский норматив. Мастер спорта Н. Бейкиш завоевала титул абсолютной чемпионки Москвы

## В АВИАЦИОННО-СПОРТИВНЫХ КЛУБАХ ДОСААФ

ТОЛЬКО ФАКТЫ

● БРЯНСК. Член клуба А. Прокошин завоевал почетное звание чемпиона СССР по парашютному многоборью. Его товарищи — В. Богомазов и Е. Кожевников — второй и третий призеры этих всесоюзных соревнований.

● КУРГАН. В штурманском классе изготовлен новый стенд «Безопасность полетов». Он включает методику восстановления ориентировки, расчет безопасных высот, правила расхождения самолетов на земле и в воздухе. В классе самолетовождения оборудован действующий стенд для изучения района полетов.

● АСТРАХАНЬ. Четырнадцать членам клуба присвоены звания «Удар-

сов организовала внеплановое занятие по природоведению. С восьмиклассниками провела беседу о подвиге советского народа в Великой Отечественной войне.

В школе разрабатывался план мероприятий, посвященных 40-летию снятия блокады Ленинграда. Заметное место в этой работе отводилось организации ДОСААФ. Узнав об этом, Светлана подошла к Степанищеву:

— Александр Иванович, прошу дать мне какое-нибудь поручение.

Предложение провести беседу на тему: «Дети блокадного Ленинграда» встретила с радостью. обстоятельно подготовилась к ней и провела успешно. Ребята обращались потом к учителям: «Пришлите к нам Свету».

Затем были беседы о женщинах блокадного Ленинграда, о героизме летчиков, защищавших город на Неве в годы минувшей войны. Рассказ о Евдокии Пасько, гвардии старшем лейтенанте, штурмане эскадрильи 46 гв. ГБАП, совершившей 780 боевых вылетов, 157 бомбовых ударов и впоследствии ставшей Героем Советского Союза, вызвал у учеников 7—9 классов живой интерес. Многие ребята пожелали побольше узнать о мужестве и самоотверженности советских воздушных бойцов.

Сама Светлана довольна тем, что живет в гуще школьной жизни, участвует в работе комсомольской и досаафовской организаций. Да и как быть недовольной, как не радоваться, если при встрече с «малышами» (так она называет учеников 3—5 классов) видишь в их глазах и детское умиление, и уважение, и даже восторг.

Закончилась очередная беседа с ребятами. Не хочется уходить от собеседников после жаркого обсуждения своих «ребячьих» проблем. А надо: завтра трудные уроки, к ним она, ученица 10 класса, должна подготовиться хорошо.

Уже у дверей слышит приветливый голос:

— Приходи к нам еще, Света!

— Приду, ребята, обязательно приду!

**Г. ПЕТРЯЕВ**

Ленинград

по парашютному спорту. На этих же соревнованиях И. Киселев впервые выполнил норматив мастера спорта.

23 работникам присвоено звание «Ударник коммунистического труда».

● **ХАРЬКОВ.** Объявлены отличными: вертолет Ми-1 (№ 505031 — авиатехник И. Горин) и самолет Ан-2 (№ 19552 — авиатехник А. Бутузov). Клубная команда вертолетчиков — чемпион Украины. Мастера спорта А. Войтенко, В. Ганенко и Л. Денисенко — чемпионы СССР.

● **ТОМСК.** На базе клуба создана школа юных летчиков — «Республика бодрых». За минувшее лето проведено с юношами два лагерных сбора. 23 члена клуба выполнили прыжки с парашютом.

● **АЛМА-АТА.** Здесь три коллектива коммунистического труда, четыре отличных экипажа, 32 ударника коммунистического труда. На аэродроме построено новое здание под аккумуляторную и компрессорную, в городке посажено 500 деревьев и кустарников.

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

ДОСААФ СССР — одна из самых массовых общественных организаций в стране. В настоящее время в ее рядах около 103 миллионов человек (в 1977 году — 80,5 млн. человек).

### СОЦИАЛЬНЫЙ СОСТАВ ЧЛЕНОВ ДОСААФ (в процентах)

	1977 г.	1983 г.
рабочих и служащих	58,7	60,3
колхозников	12,7	11,9
учащихся	28,6	27,8

В Обществе 14 Центральных комитетов союзных республик, 159 краевых и областных комитетов ДОСААФ, 4429 районных, городских и окружных комитетов ДОСААФ, 355 тысяч первичных организаций, в том числе: на производственных предприятиях — 88 тыс., в колхозах и совхозах — 47 тыс., в общеобразовательных школах и других учебных заведениях — 103 тыс., в учреждениях — 117 тыс. 213 тысяч или 60,5% первичных организаций ДОСААФ имеют технические кружки и курсы подготовки и переподготовки специалистов для народного хозяйства.

Количество первичных организаций, имеющих СТК: 1977 г. — 1713, 1983 г. — 3900.

### АВИАЦИЯ ДОСААФ

АВИАЦИОННЫЕ КЛУБЫ ДОСААФ стали активнее пропагандировать авиационные знания, улучшили подготовку молодежи к службе в Военно-Воздушных Силах, усилили внимание к развитию самолетного, вертолетного, парашютного, планерного, дельтапланерного спорта, авиа- и ракетного моделизма. Совершенствуется материально-техническая база, авиационные клубы оснащаются новой техникой, укрепляется их организационная структура.

За период с 1977-го по 1982 годы введено в эксплуатацию 355 аэродромных и других зданий и сооружений. В авиационные клубы поступили спортивные самолеты Як-50, Як-52, Як-55, новые типы планеров, парашютов, газотурбинные вертолеты Ми-2, большое количество радиотехнических средств.

В период между VIII и IX Всесоюзными съездами ДОСААФ самолетным, вертолетным, парашютным, планерным спортом регулярно занимались тысячи человек, 320 тысяч — авиамоделизмом.

За последние 6 лет подготовлено 2087 мастеров спорта СССР, в том числе 102 мастера спорта международного класса. Установлено 360 рекордов, из которых 255 превышают мировые достижения.

За отчетный период звание абсолютных чемпионов мира завоевали Самолетный спорт: Валентина Яикова (1978 г.), Виктор Смолин (1982 г.), они же в 1981 году были абсолютными чемпионами Европы. Любовь Немкова, Юргис Кайрис — чемпионы мира, абсолютными чемпионами мира по вертолетному спорту — Любовь Приходько и Владимир Смирнов (1978 г.).

Парашютный спорт: абсолютные чемпионы мира — Игорь Терло (1978 г.), Николай Ушмаев, (1980 г.), Лариса Корищева (1982 г.).

Авиамодельный спорт: чемпионы мира — Олег Дорошенко (1980 г.), Валерий Крамаренко, Виктор Онуфриенко и Валентин Шаповалов (1982 г.). Чемпион Европы А. Андрюков (1982 г.).

Более 10 тысяч спортсменов занимаются дельтапланеризмом.

Лучших результатов в подготовке авиационных специалистов и авиаспортсменов добились Волчанское авиационное училище, Запорожский, Кинель-Черкасский, Кемеровский, Волгоградский, Ростовский, Минский, 3-й Московский, Брянский и Свердловский клубы.

Открыто 6 новых авиационных спортивных клубов, в том числе Центральный парашютный в Грозном.

## ПРОФСОЮЗЫ, КОМСОМОЛ И ДОСААФ

В ТЕЧЕНИЕ 15 ЛЕТ организации ДОСААФ активно участвуют вместе с профсоюзами и комсомолом в мероприятиях Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы Коммунистической партии, советского народа, Вооруженных Сил СССР.

В военно-спортивных играх «Зарница» и «Орленок» участвуют 28 миллионов пионеров и комсомольцев-досаафовцев.

В 1980—81 гг. во Всесоюзном смотре-конкурсе первичных комсомольских и досаафовских организаций и экзамене призывной и допризывной молодежи по военно-технической подготовке приняли участие миллионы человек. Участники смотра-конкурса своими силами построили и оборудовали за это время 9 тыс. кабинетов военно-технической подготовки, более 7 тыс. спортивно-технических сооружений, почти 7 тыс. полос препятствий. Проведено 870 тысяч соревнований по техническим и военно-прикладным видам спорта.

Профсоюзы и ДОСААФ открыли в стране 109 детско-юношеских спортивно-технических школ. В них обучается свыше 24 тыс. детей. За 1977—1982 годы подготовлены в ДЮСТШ тысячи спортсменов-разрядников.

### ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ с 1977 года для народного хозяйства подготовлено 12,1 миллиона специалистов по 60 специальностям, в том числе: водителей транспортных средств — 7 млн. 700 тыс. человек, радиоспециалистов — 290 тыс., переподготовлено водителей на I и II класс — 2 млн. 700 тыс. человек.

ДОСААФ за этот период подготовил 300 тыс. специалистов массовых технических профессий для Нечерноземной зоны РСФСР, из них 59 тыс. — для сельского хозяйства. Учебные организации ДОСААФ подготовили 265 тысяч сельских механизаторов.

### РАСПРОСТРАНЕНИЕ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ

В ДОСААФ действуют технические кружки и курсы, общественные конструкторские бюро, лаборатории и авиамодельные клубы, проводятся смотры-конкурсы и выставки технического творчества. Пропагандой военных и военно-технических знаний охвачено до 50 миллионов членов ДОСААФ.

В ДОСААФ действуют 18 всесоюзных, 940 республиканских, краевых и областных федераций по техническим и военно-прикладным видам спорта.

### ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ СОСТОЯНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ И ВОЕННО-ПРИКЛАДНЫХ ВИДОВ СПОРТА:

	1977 г.	1982 г.
количество членов ДОСААФ, занимающихся этими видами спорта	29,3 млн.	32 млн.
проведено соревнований	1,4 млн.	1,4 млн.
количество участников	45,3 млн.	47,5 млн.

ЗА 1977—1982 ГОДЫ ПОДГОТОВЛЕНО: кандидатов в мастера спорта и спортсменов I разряда

мастеров спорта СССР 7714 чел.

мастеров спорта международного класса 326 чел.

Техническими и военно-прикладными видами спорта в командах и секциях ДОСААФ занимаются 12 миллионов школьников.

Спортсмены ДОСААФ на международной арене в 1977—1982 гг. установили 541 всесоюзный рекорд по техническим и военно-прикладным видам спорта; 476 мировых и европейских рекордов.

	1977 г.	1982 г.
ЗАВОЕВАНО МЕДАЛЕЙ:		
золотых	1016	2107
серебряных	557	1148
бронзовых	418	898

От съезда к съезду

Полк — инициатор социалистического соревнования — свои обязательства выполнил

## ТВЕРДОЕ СЛОВО ГВАРДЕЙЦЕВ

— Командир, справа по курсу истребитель! — раздался в самолетном переговорном устройстве голос одного из членов экипажа.

— Выжу. Приготовиться к отражению атаки! — скомандовал гвардии капитан Юрий Сергеев.

Штурман и командир огневых установок прильнули к прицелам, готовые обрушить на условного противника шквал пушечного огня. Но летчик энергично отдал от себя штурвал и ввел бомбардировщик в противобоевой маневр. В планы экипажа не входило ввязываться в бой. Главная задача гвардейцев — внезапно выйти в район цели и совместно с другими экипажами нанести по ней сокрушительный удар...

Забегая вперед, скажем, что экипажи, в том числе и молодежные, где командирами офицеры В. Матвеев, Ф. Чернейко и Ю. Сергеев, отлично выполнили полетное задание. Высокую оценку они получили за преодоление сложного маршрута, нанесение снайперских ударов по макету корабля вне его видимости, за четкую дозаправку в воздухе. Кстати сказать, что все эти молодые офицеры — воспитанники оборонного Общества, получившие хорошую выучку в организациях ДОСААФ. Ее плоды сказываются и в настоящее время.

Об этом полете рассказали сослуживцы гвардии капитана Сергеева, когда мы, группа офицеров, находились в полку по случаю важного и радостного события. Приказом главного маршала авиации Героя Советского Союза П. С. Кутахова одно из подразделений, возглавляемое майором-инженером И. Стояновым, было объявлено победителем социалистического соревнования.

За успехи в боевой учебе и мастерскую эксплуатацию авиатехники коллективу вручили почетную грамоту, памятные призы, наиболее отличившимся офицерам — именные подарки. Тогда-то и рассказали нам о многих славных делах и особо уважаемых авиаторах части. О мастере боевого применения подполковнике В. Бученкове, командире отличной эскадрильи. Об асах эксплуатации техники передовом офицере — инженере В. Фурсе и гвардии майоре А. Посохове, способных, по образному выражению одного из товарищей, увидеть симптом будущей неисправности сквозь обшивку самолета. Об офицерах-политработниках В. Демиденко и В. Аллоярове, страстных бойцах идеологического фронта, проводниках политики партии. Для каждого авиатора находится у них горячее слово, зовущее на подвиг в ратной учебе. О других авиаторах. С честью несут они звание гвардейцев, приумножая боевые традиции полка, зорко стоят на страже мирного неба Родины.

О боевой славе полка, завоеванной в годы Великой Отечественной, знает каждый солдат и офицер. В трудное военное лихолетье личный состав выполнил 3220 боевых вылетов, уничтожил десятки вражеских самолетов, сотни автомашин, огневых точек, разрушил немало мостов, переправ, военно-промышленных объектов. Восемь Героев Советского Союза выращено в полку, удостоенном звания гвардейского. Подвиги гвардейцев А. Назарова, А. Вавилова, Я. Шашлова, В. Романова, С. Кондрина, многих других — золотые строки в летописи Великой Отечественной войны.

В музее боевой славы полка сказано и о тех, кто продолжает эстафету подвигов, как завоевана такая награда, как вымпел Министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть», как вышел коллектив в число отличных.

Отличных полков в Военно-Воздушных Силах немало, но этот — особенный. Коллектив выступил инициатором социалистического соревнования в ВВС, проходившего под девизом «Мирному труду советского народа — надежную защиту!» Обязательства были очень большими: сократить и без того сжатые сроки боеготовности, вывести все эскадрильи и ТЭЧ [техничко-эксплуатационная часть] в отличные, свыше 70 процентов самолетов довести до отличного состояния...

Ударным трудом войны ответили на решения XXVI съезда КПСС. Они мобилизовали все свое мастерство, трудолюбие, творческую энергию в борьбе за выполнение взятых обязательств. Хороший боевой настрой был постоянным. Тон в службе задавали коммунисты офицеры В. Бученков, А. Нагорняк, Н. Клюжев, В. Доброскоков... Словом и делом пропагандировали они передовой опыт, добивались его внедрения, в частности, метод подготовки экипажей не только к конкретному полетному заданию, но и на случай усложнения воздушной обстановки. Маршруты бомбардировщиков протяженны, экипажи подстерегают многие неожиданности: грозная облачность, обледенение, средства ПВО «противника». А задача должна быть выполнена. Возможны посадки на незнакомых аэродромах. Все как на войне. Значит и действовать надо по-фронтовому.

Добивались этого различными методами. Комэск гвардии подполковник В. Бученков, другие командиры — организацией тренировок «пеший по-летному», проведением комплексных занятий в кабине тренажера или под шторкой в кабине бомбардировщика, отработкой действий в особых случаях полета. Гвардии подполковник А. Нагорняк, член парткома, военный штурман 1-го класса, хорошо знающий особенности климатических условий в этих краях, учил молодежь преодолению циклонов, производству расчетов безопасных высот и скоростей при заходе на цель вне ее видимости, выполнению группового маневрирования.

И вот подведены итоги. Учебные планы и социалистические обязательства гвардейцев выполнили полностью. Полк удержал звание отличного. Все эскадрильи и ТЭЧ, более половины авиаотрядов и экипажей, 100 процентов групп обслуживания, около 75 процентов самолетов стали отличными. На каждый самолет подготовлен экипаж высшей летной квалификации...

Мы встретились с командиром полка. Полковник сказал:

— Успеха добились очень большим трудом, но зато мы можем летать в любую погоду, в любое время суток. Летать и выполнять сложные учебно-боевые задачи. Однако требования к нам, авиаторам, растут постоянно. Что было отлично вчера, сегодня становится обычной нормой. И это естественно. Кто, как не мы, советские воины, призваны поставить прочный заслон на пути любителей военных авантур.

Зимняя боевая учеба в Военно-Воздушных Силах сейчас в полном разгаре. Экипажи совершенствуют свои летные навыки, мастерство в эксплуатации сложной боевой техники. Личный состав отличного гвардейского бомбардировочного полка с честью встречает 65-ю годовщину Вооруженных Сил. Он по-прежнему занимает достойное место в числе лидеров социалистического соревнования.

Подполковник Г. СПИРИДОНОВ

[Фото на 4-й стр. обл.]



**СЛАЖЕННО, ЧЕТКО ДЕЙСТВОВАЛИ ВЕРТОЛЕТЧИКИ НА ЛЕТНО-ТАКТИЧЕСКОМ УЧЕНИИ. ВНЕЗАПНОЕ, ХОРОШО ОРГАНИЗОВАННОЕ ДЕСАНТИРОВАНИЕ ЗА «ЛИНИЕЙ ФРОНТА» ДАЛО ВОЗМОЖНОСТЬ МОТОСТРЕЛКАМ ОПЕРАТИВНО РЕШИТЬ ПОСТАВЛЕННУЮ ЗАДАЧУ. УСПЕХУ ВО МНОГОМ СПОСОБСТВОВАЛИ АВИАТЕХНИКИ, МЕХАНИКИ, ДРУГИЕ АВИАЦИОННЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ: ВЕРТОЛЕТЫ, ПОДГОТОВЛЕННЫЕ ИМИ, РАБОТАЛИ БЕЗОТКАЗНО.**

На снимках — отличники учебно-боевой и политической подготовки, мастера своего дела, лидеры социалистического соревнования:

● Наставник молодежи, военный летчик первого класса подполковник Н. Мороховец

# ПРА



● Задание выполнено.



# ВОФЛАНГОВЫЕ



● Старший летчик лейтенант Н. Каримов.

● Передовой экипаж авиачасти (слева направо): летчик-штурман лейтенант С. Шматов, командир капитан П. Морозов, бортехник капитан технической службы В. Зачинов.

Фото В. СУХОДОЛЬСКОГО

# СТАЛИНГРАД — СИМВОЛ МУЖЕСТВА, ГЕРОИЗМА

Второго февраля 1943 года окончилась историческая битва на берегах Волги. Завершилась она полным разгромом и капитуляцией врага. Советские воины в жестоком единоборстве, длившемся свыше шести месяцев, одержали выдающуюся победу.

В сражении, развернувшемся на просторах между Волгой и Доном, а потом на улицах Сталинграда, с обеих сторон участвовало свыше 2 миллионов человек, больше 25 тысяч орудий и минометов, тысячи танков, самоходных установок, тысячи самолетов. Горели в буквальном смысле слова земля и железо, вода и небо.

В историческом сражении отстаивали свою многонациональную Родину, ее свободу и независимость сыны всех советских народов.

В ходе сталинградского сражения наши войска полностью разгромили или взяли в плен 22 дивизии врага, 160 его отдельных частей усиления и специальных войск. Только со вре-

мени окружения общие потери противника составили 800 тысяч солдат и офицеров, около двух тысяч орудий, более семидесяти тысяч автомашин, до трех тысяч самолетов.

Отчизна высоко оценила бессмертный подвиг советских воинов. Десятки тысяч солдат и офицеров удостоились высоких государственных наград, а сто двенадцать наиболее отличившихся стали Героями Советского Союза.

Огромный вклад в победу на Волге внесли авиаторы 2-, 8-, 16-й воздушных армий и авиации дальнего действия. Здесь родилась боевая слава десятков и сотен советских богатырей неба — А. Алелюхина, Амет-хан Султана, М. Одинцова, П. Головачева, В. Лавриненкова, И. Клещева и многих, многих других. В сражениях за Сталинград ряд авиационных полков, соединений удостоились гвардейского звания.

В этом номере рассказывается о летчиках одного из соединений, сражавшихся в небе над Волгой.



● Командир 2-й гвардейской Сталинградской Краснознаменной дивизии полковник И. Г. Пунтус (снимок 1942 г.).

● Одним из отважных и прославленных воздушных бойцов дивизии был командир эскадрильи 788-го истребительного авиационного полка Герой Советского Союза старший лейтенант В. Г. Каменщиков.



## НАД ВОЛГОЙ И ДОНОМ

### О чем рассказывают документы

КОГДА командующий истребительной авиацией ПВО страны Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации А. С. Осипенко представил 102-ю истребительную авиационную дивизию к преобразованию в гвардейскую, к почетному наименованию Сталинградская и награждению орденом Красного Знамени, его спросили:

— Не много ли сразу для одной дивизии?

— Достойна большего! — ответил коротко генерал и добавил: — в ходе Сталинградской битвы летчики соединения сбили 336 самолетов, в том числе 216 бомбардировщиков.

Документы, которые находятся в архиве Министерства обороны СССР, рассказывают: дивизия начала формироваться 6 ноября 1941 года под командованием участника боев в Испании Героя Советского Союза генерал-

майора авиации И. Евсевьева на основе Сталинградской, Одесской и Армавирской авиационных школ и вошла в оперативное подчинение командования Сталинградского корпусного района ПВО. С середины октября сорок второго в командование дивизией вступил полковник И. Г. Пунтус.

Открыли счет сбитых вражеских самолетов летчики 788-го истребительного авиационного полка. Одну из эскадрилий возглавлял Герой Советского Союза В. Каменщиков.

1 января 1942 года, патрулируя на истребителе Як-1 восточнее Сталинграда, сержант Юрий Лямин заметил бомбардировщик Ю-88 и атаковал его. Маневрируя, фашистский самолет-разведчик вышел из-под первого удара и стал торопливо уходить. Летчик-комсомолец повторил атаку. Зайдя в хвост «юнкерса», нажал на гашетку. Но оружие не сработало. Расстояние между самолетами не превышало 60—80 метров. Ля-



● Сотни фашистских самолетов нашли вот такой бесславный конец на просторах сталинградских и донских полей.

Фото из фондов музея Вооруженных Сил

мин решился на таран. Выбрал подходящее положение и нанес удар по стабилизатору. Двух членов экипажа «юнкерса», выбросившихся на парашютах, взяли в плен. За этот подвиг сержант Лямин был награжден орденом Ленина.

Еще один «юнкерс» и два «дорнье» уничтожили таранными ударами сержант А. Попов, младший лейтенант В. Надеев, старший лейтенант И. Казаков.

В дни оборонительных боев на дальних подступах к Сталинграду летчики соединения приняли активное участие в авиационной поддержке контратак наших войск из районов Калача и Трехостровской.

4 августа, читаем в одном из донесений той огненной поры, десятка Як-1 во главе со штурманом 788-го истребительного авиаполка майором С. Удовенко атаковала три группы пикирующих бомбардировщиков Ю-87, сбила 5 самолетов и завязала тяжелый бой с прикрывающими их истребителями. Уничтожив еще четыре Ме-109, советские летчики без потерь вышли из неравной схватки.

Особенно стойко и отважно в небе Сталинграда сражался военный комиссар эскадрильи политрук Вячеслав Башкиров. В течение месяца он уничтожил четыре Ю-88 и два Ме-109.

В составе 788-го полка доблестно сражались бывшие летчики-истребители республиканской Испании Доминго Бонилья, Антонио Кано, Хуан Ларио, Луис Негра, Хосе Паскуаль Сантамария. За свою недолгую боевую жизнь Хосе Паскуаль лично и в группе сбил 14 вражеских самолетов и посмертно был награжден орденом Ленина.

В борьбе с немецко-фашистскими оккупантами летчики противовоздушной обороны Сталинградской зоны показывали образцы мужества, героизма и высокого боевого мастерства. Шестерка истребителей, возглавляемая участником обороны Москвы Героем Советского Союза Владимиром Каменщиковым, в течение часа дралась против 28 гитлеровских самолетов и, не пропустив их к цели, сбила 7.

В другой раз семерка истребителей 629-го истребительного авиаполка вступила в бой с сорока Ю-88 и двенадцатью Ме-109 и уничтожила 7 самолетов противника. Звено во главе с лейтенантом Сергеем Бурнозяном приняло бой с двенадцатью Ю-88, которые прикрывала восьмерка Ме-109. Фашисты недосчитались двух бомбардировщиков и одного истребителя.

В вечернем сообщении Совинформбюро от 30 сентября 1942 года говорилось: «Советские летчики самоотверженно ведут борьбу с численно превосходящими силами немецкой авиации. Младший лейтенант Кочетов за один день сбил «Юнкерс-87» и «Мессершмитт-109». Два вражеских истребителя уничтожил старшина Гуляев. Лейтенант Федоров за два дня сбил «Мессершмитт-109» и «Макки-200». Кроме того, тов. Федоров совместно со старшиной Смирновым уничтожили «Юнкерс-88».

Комсомолец Виктор Смирнов провоевал всего четыре месяца и в 37 воздушных боях сбил три Ю-88, один Ю-87 и два Ме-109.

В сражениях над Волгой и Донскими степями особенно отличились заместители командиров эскадрилий коммунист Ф. Федоров и комсомолец Н. Столяров.



Федор Федоров совершил 170 боевых вылетов, участвовал в 39 воздушных боях, сбил 9 фашистских самолетов лично и 4 в группе. Николай Столяров произвел 127 боевых вылетов. В 38 воздушных боях лично уничтожил 6 и в группе 4 самолета противника.

Количество сбитых вражеских самолетов росло, но и наши несли потери.

В рабочей тетради командующего 8-й воздушной армией генерала Т. Хрюкина, ныне экспонирующейся в Центральном музее Вооруженных Сил СССР, содержится запись о том, что на 29 ноября 1942 года в строю 102-й истребительной авиационной дивизии оставалось 30 самолетов. Несмотря на значительные потери, боевая активность летчиков дивизии не снижалась.

Во взаимодействии с фронтовой авиацией истребители 102-й участвовали в осуществлении воздушной блокады окруженной группировки врага, успешно уничтожали трехмоторные транспортные Ю-52, пытавшиеся прорваться к своим попавшим в котел войскам.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 февраля 1943 года 102-я дивизия была награждена орденом Красного Знамени, а два дня спустя политрук В. Башкиров, лейтенанты Г. Гуляев, Е. Евсеев, Н. Столяров, старший лейтенант Ф. Федоров, капитан Н. Козлов, старшина В. Смирнов стали Героями Советского Союза.

● В одном строю с советскими летчиками в небе Сталинграда сражались летчики республиканской Испании. Недавно испанские друзья побывали в Советском Союзе. Через сорос лет встретились в Москве, в Центральном музее Вооруженных Сил СССР Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. Ф. Башкиров и бывший летчик эскадрильи Доминго Бонилья.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

31 марта 1943 года приказом Наркома обороны СССР дивизия была преобразована во 2-ю гвардейскую и первой среди авиационных соединений удостоена почетного наименования «Сталинградская».

В годы Великой Отечественной войны летчики-гвардейцы совершили 16 919 боевых вылетов и в воздушных боях сбили свыше 400 гитлеровских самолетов.

Боевое Знамя 2-й гвардейской истребительной авиационной Сталинградской Краснознаменной ордена Суворова дивизии хранится ныне в Центральном музее Вооруженных Сил СССР. Оно напоминает советской молодежи о мужестве, доблести гвардейцев, подвиг которых никогда не будет забыт.

В. ГОЛОВЕШКИН,  
старший инструктор  
Центрального музея Вооруженных  
Сил СССР

ВСЯ СТРАНА РАБОТАЕТ СЕЙЧАС НАД ВЫПОЛНЕНИЕМ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ. В НЕЙ ЯСНО ОПРЕДЕЛЕННЫ КОНКРЕТНЫЕ ЗАДАЧИ ДЛЯ ВСЕХ СОЮЗНЫХ РЕСПУБЛИК. И КАЖДОЙ ИЗ НИХ ПРЕДСТОИТ ОСНОВАТЕЛЬНО ПОТРУДИТЬСЯ, ЧТОБЫ ВНЕСТИ РЕАЛЬНЫЙ ВКЛАД — ПРИЧЕМ УЖЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ — В ВАЖНЕЙШЕЕ ДЕЛО БЕСПЕРЕБОЙНОГО СНАБЖЕНИЯ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ ПРОДОВОЛЬСТВИЕМ.

Ю. В. АНДРОПОВ  
(Из доклада «Шестьдесят лет СССР»)

## Продовольственная программа — дело всенародное

«НАМ БЫ побольше таких помощников», — сказал В. Карпунин, директор совхоза «Савинский». Он имел в виду многих наших товарищей — В. Сенина, А. Усачева, Л. Столбина, Т. Ерохова, но прежде всего В. Сиренко. Кто он, Виктор Иванович Сиренко!

Его фото на доске Почета победителей социалистического соревнования в честь 60-летия СССР. Фото-снимок Виктора Ивановича в книге Почета комнаты боевой и трудовой славы Калужского аэроклуба, а также на стенде лучших методистов.

Девятнадцать лет назад пришел В. Сиренко в аэроклуб на должность летчика-инструктора, имея опыт летной работы на реактивных «мигах». И с того, уже ставшего далеким, 1964 года началась новая трудовая биография грамотного летчика, требовательного воспитателя, принципиального коммуниста. В его трудовой книжке, как в зеркале, отражаются отношение к избранной профессии, уровень мастерства, общественная активность. В коротких, лаконичных записях можно насчитать более 50 поощрений. Это похвальные листы за успешное выполнение социалистических обязательств, знак «За активную работу», денежные вознаграждения за рационализаторскую работу. Это и многочисленные благодарности за качественную подготовку курсантов к самостоятельному вылету, воспитание высоких морально-волевых качеств, необходимых для успешного освоения реактивного самолета, грамотной эксплуатации его на земле и в воздухе.

Нелегко научить человека управлять современным самолетом. Одного желания здесь недостаточно. Летчик-инструктор обязан, прежде всего, сам глубоко разбираться в теории полета, отлично знать материальную часть самолета, авиационную психологию, педагогику и методику летного обучения, обладать такими моральными качествами, как честность, правдивость, добросовестность и принципиальность.

Такими качествами обладал летчик-инструктор, а затем командир звена Виктор Иванович Сиренко. Вспоминается одно из отчетно-выборных партийных собраний подразделения. С докладом выступал секретарь партийной организации Сиренко. Хорошо зная положение дел в летном коллективе, он с партий-



## ТРУДОМ ПРЕКРАСЕН ЧЕЛОВЕК

ной принципиальностью вскрыл недостатки в планировании летной работы, критиковал коммунистов, допускающих нарушения правил летной службы, называл лучших, успешно выполнивших свои обязательства, приводил их в пример, предложил обобщить их опыт работы, что и было потом сделано.

За годы летной работы в аэроклубе В. Сиренко обучил более 100 человек. Многие его ученики давно стали классными летчиками, а такие как Е. Чех, А. Шамков, В. Закупень, А. Яцков пошли по стопам своего учителя, стали летчиками-инструкторами, обучают летать молодежь.

● На фото В. И. СИРЕНКО.

В настоящее время В. Сиренко возглавляет работу учебного отдела аэроклуба. Кто, как не инструктор, педагог, воспитатель, понимает важность и необходимость теоретической подготовки. Ведь прежде, чем приступить к полетам, курсанту необходимо освоить многие теоретические дисциплины, изучить конструкцию самолета и двигателя, научиться грамотно эксплуатировать авиатехнику, знать правила полетов... И Виктор Иванович делает все, чтобы курсанты получили хорошие, твердые знания. И когда, подводя итоги летного обучения, называем имена отличников учебы, мы оцениваем и кропотливую работу преподавателей и руководителя учебного отдела В. Сиренко.

В каждом коллективе о человеке судят по его делам. О Викторе Ивановиче можно говорить не только как об опытном летчике, требовательном воспитателе, но и как о передовом механизаторе подшефного совхоза. Несколько лет назад, когда перед партийной организацией аэроклуба была поставлена задача послать в сельское хозяйство лучших работников для оказания помощи в ремонте техники, уборке урожая, перевозке зерна с полей на хранение, Виктор Иванович не только одним из первых выразил желание трудиться на совхозных полях, но и призвал других. Решив стать комбайнером, он в вечернее время учился на шестимесячных курсах механизаторов, два летних сезона стажировался у одного из лучших комбайнеров совхоза, звеньевое по выращиванию зерновых культур А. Куликова.

В начале сентября 1982 года бюро райкома партии, исполком Бабынинского районного Совета поздравили хлеборобов, передовиков соревнования с успешным завершением уборки урожая. Поздравление было напечатано в районной газете «Знамя коммунизма». Сообщалось, что призовое место занял экипаж комбайна «Колос», на котором трудились А. Куликов и В. Сиренко. За время уборочной они намолотили 350 тонн зерна.

Убирать урожай помогали и многие другие работники аэроклуба. Это авиационные специалисты: Виктор Сенин, Алексей Усачев, Леонид Столбин, шофер аэроклуба комсомолец Тимофей Ерохов. Он вывез из-под комбайна 370 тонн зерна на своей



всегда исправной, всегда готовой к работе автомашине ГАЗ-53.

«Нам бы побольше таких помощников, — сказал директор совхоза «Савинский» В. Карпунин, оценивая шефскую помощь хозяйству. — Люди прекрасны трудом своим...»

А. КРИКАЛОВ,  
заместитель начальника  
аэроклуба по политчасти

Калуга

## ДОСААФОВЦЫ СЕЛУ

МАСАЛИНСКИЙ район Азербайджана — один из производителей самой разнообразной сельскохозяйственной продукции республики: зерно и хлопок, чай, плодоовощи. В минувшем году труженики села вырастили и собрали, несмотря на капризы погоды, богатый урожай. Государству было продано 145 тысяч тонн овощей, семь тысяч пятьсот тонн чайного листа. Животноводы продали государству свыше десяти тысяч тонн молока, много другой животноводческой продукции.

Серьезный вклад в реализацию Продовольственной программы вносят члены оборонного Общества. Досаафовцы села — механизаторы, водители тракторов, комбайнов и автомашин, овощеводы и животноводы показали пример образцовой работы на полях и фермах. В автошколе и спортивно-техническом клубе района за период, прошедший после VIII съезда ДОСААФ СССР, было подготовлено 380 водителей. Большинство их трудится ныне в сельском хозяйстве.

В республике подведены итоги социалистического соревнования сельских оборонных организаций по оборонно-массовой работе. Масалинский район вышел победителем. Районному комитету ДОСААФ вручено переходящее Красное знамя республиканского Совета профессиональных союзов, ЦК комсомола и ЦК ДОСААФ Азербайджана. Многие активисты военно-патриотической работы награждены Почетными грамотами. Среди них руководители сельских первичных организаций ДОСААФ С. Джалилов, Ф. Абисов, инструктор СТК А. Агаев.

А. АЛИЕВ  
с. Масала, Азербайджан

# С УЧЕТОМ ЗАВТРАШНИХ ЗАДАЧ

## ПЛЕНУМ ФЕДЕРАЦИИ АВИАЦИОННОГО СПОРТА СССР

Важным событием в авиационно-спортивной жизни страны явился пленум Федерации авиационного спорта СССР, состоявшийся в конце прошлого года в Москве. В его работе приняли участие ведущие спортсмены, тренеры и судьи, руководители местных федераций, авиаконструкторы, представители ЦК ДОСААФ СССР, ВВС и ВДВ, Министерств авиационной промышленности, гражданской авиации и других ведомств, организаторы спортивной работы.

Пленум заслушал и обсудил отчет бюро Федерации, с которым выступил заместитель председателя ФАС СССР Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации С. Микоян, информацию В. Наумкина об изменениях в Положении о Федерации авиационного спорта СССР.

На пленарном заседании в обсуждении отчета бюро приняли участие: И. Ковалев (планерная федерация), И. Вишняков (ЦК ДОСААФ СССР), В. Губский (Украина), В. Траман (ФАС СССР), В. Мякинин (Московская область), И. Гудзенко (Министерство высшего и среднего специального образования СССР), В. Сабецкис (Пренайский экспериментальный завод спортивной авиации), Г. Бабаков (Киргизия), Л. Яснопольский (главный редактор «Крыльев Родины»).

По отчетам федераций по видам спорта в прениях выступило около пятидесяти участников.

На пленуме выступил заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. Харламов.

Были приняты соответствующие решения по отчетным докладам, а также утверждены изменения в Положении о ФАС СССР.

Пленум избрал бюро Федерации, ее председателем — летчика-космонавта СССР Героя Советского Союза Г. Титова, заместителями председателя — Ю. Новикова, В. Сахарова и С. Микояна, ответственным секретарем — В. Наумкина. Руководителями федераций по видам спорта стали: самолетного — А. Косс, вертолетного — А. Федотов, планерного — И. Ковалев, парашютного — Н. Гуськов, дельтапланерного — Е. Елизаров и авиамodelьного спорта — В. Брусов.

☆☆☆

За отчетный четырехлетний период, отмечалось на пленуме, комитеты и клубы с помощью общественного актива, выполняя требования партии, продолжали повышать эффективность оборонно-спортивной работы. Усиливается воспитательная роль спорта в формировании высоких моральных качеств молодежи, подготовке ее к высокопроизводительному труду и защите Родины.

Благодаря заботе партии и государства укрепляется материально-техническая база. В авiakлубы поступают новые самолеты Як-52. Парашютисты получили новый парашют ПО-9, в Грозном открыт Центральный парашютный клуб.

Авиационно-спортивный календарь обогатился новыми соревнованиями. У военных летчиков это спортивные встречи на боевых сверхзвуковых машинах, у парашютистов — соревнования по групповой акробатике, парашютному многоборью, на приз «Крыльев Родины», у авиамodelистов — розыгрыши кубков на всесоюзных турнирах, юношеские старты.

Укрепились наши позиции на международной арене. Новыми большими успехами встретили IX Всесоюзный съезд ДОСААФ спортсмены, особенно летчики, авиамodelисты и парашютисты.

Говоря о достигнутом, участники пленума подчеркивали важность распространения положительного опыта, ценных начинаний, стремление решительно бороться с упущениями и недостатками. Широкий круг проблем был затронут в выступлениях. Отмечалось, что авиационный спорт еще не получил должного размаха, медленно выполняются требования постановления партии и правительства о дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта. Например, планеризм культивируется лишь в восьми союзных республиках, крайне слабо он развит в районах Сибири и Дальнего Востока. Очень мало в школьных первичных организациях авиамodelьных и ракетных кружков.

Участники пленума обсуждали задачи актива, связанные с обеспечением безопасности полетов, умелой эксплуатацией авиатехники, улучшением спортивных тренировок, подготовкой и проведением соревнований VIII летней Спартакиады народов СССР, пропагандой спорта. Особое внимание — идеологической, политико-воспитательной работе в командах. Необходимо, подчеркивалось в выступлениях, воспитывать в спортсменах, тренерах, организаторах спортивной работы высокую дисциплинированность и организованность, чувство долга и ответственности перед обществом, оценивать спортивную работу с учетом состояния дисциплины и морального климата в коллективах.

Завтрашние успехи спорта тесно связаны с усилением организаторской роли общественного актива. Участники пленума критиковали бюро за недостаточную связь с местными федерациями, слабое обобщение и распространение их опыта.

Летит время. Спортсмены и тренеры, активисты, организаторы спортивной работы меняются, решаются новые проблемы. Но по-прежнему должны быть высокими критерии, предъявляемые к нашим авиационно-спортивным делам, по-прежнему должна быть высокая мера личной ответственности каждого, кто так или иначе связан с дальнейшим развитием всех видов авиационного спорта.

# ШЕСТЬДЕСЯТ

Интервью дает  
первый заместитель  
министра гражданской авиации  
СССР  
А. И. НАЗАРОВ

— Александр Игнатьевич! Прежде всего, позвольте от имени читателей журнала «Крылья Родины» поздравить Вас, весь большой отряд тружеников пятого океана с праздником — 60-летием Аэрофлота.

— Сердечное спасибо. Гражданским авиаторам особенно приятно получить поздравления от читателей журнала, в названии которого столь близкое нам понятие — крылья. Тем более, что до-саафовский журнал много и интересно пишет о тружениках гражданской авиации, о работе аэроклубов, многие питомцы которых приходят к нам в Аэрофлот.

— Давайте вспомним, с чего началась советская гражданская авиация, отметим наиболее значительные вехи ее славной истории.

— У истоков советской гражданской авиации стоял Владимир Ильич Ленин. Его внимание к развитию воздушного флота проявилось буквально с первых дней Великой Октябрьской революции. А подписанный им 17 января 1921 года декрет Совнаркома «О воздушных передвижениях» стал первым государственным актом, регулирующим передвижение воздушных аппаратов над территорией РСФСР.

Спустя год для обслуживания Всероссийской Нижегородской ярмарки были организованы специальные рейсы между Москвой и Нижним Новгородом. Три раза в неделю самолеты «Илья Муромец» курсировали по этой трассе, затрачивая на весь путь всего около трех часов. За два месяца было перевезено 400 пассажиров и 2500 килограммов почты и грузов. Эти полеты имели важное пропагандистское значение.

9 февраля 1923 года Совет Труда и Обороны принял решение, определившее дальнейшее развитие гражданской авиации. Этот день стал официальной датой ее образования как самостоятельной отрасли народного хозяйства. Летом того же года открылась первая регулярная воздушная трасса в Советском Союзе Москва — Нижний Новгород протяженностью 420 километров.

Огромную роль сыграло учреждение Всероссийского общества добровольного воздушного флота «Добролет». Почти одновременно возникли подобные общества: на Украине — «Укрвоздух-

путь», в Закавказье — «Закавиа». Трудно переоценить их значение.

Говоря о вехах истории Аэрофлота, нельзя не отметить создание в ЦАГИ под руководством А. Н. Туполева крылатых цельнометаллических машин марки «АНТ», многие из которых использовались как пассажирские.

В середине тридцатых годов открываются многие пассажирские линии, в том числе и протяженные, скажем, Москва—Ташкент. Воздушное сообщение интенсивно развивается в союзных республиках. Знаменитые предвоенные перелеты экипажей В. П. Чкалова, М. М. Громова, В. К. Коккинаки, В. С. Гризодубовой, эпопея спасения челюскинцев, освоение арктических просторов — все это послужило делу дальнейшей популяризации воздушного флота.

Сформированные в начале Великой Отечественной войны фронтовые части Гражданского Воздушного Флота участвовали в сражениях на всех важнейших участках. Они доставляли нашим войскам боеприпасы, вооружение, горюче-смазочные материалы, перевозили раненых из прифронтовой зоны в тыл, поддерживали связь с партизанами. Шесть фронтовых частей были преобразованы в гвардейские, десять частей награждены медалями. Пятнадцати нашим авиаторам были присвоены звания Героя Советского Союза.

15 сентября 1956 года впервые в мире начались регулярные пассажирские полеты на турбореактивном самолете Ту-104. Так в Аэрофлоте началась эра реактивной авиации. Наши крылатые машины с турбореактивными двигателями стали приземляться во многих городах Советского Союза, в аэропортах зарубежных стран.

Ту-104, Ту-114, Ил-18 — эти и другие самолеты создавали высокий авторитет советской гражданской авиации. На смену им пришли современные комфортабельные лайнеры Ил-62, Ту-154, Ту-134, первый советский широкофюзеляжный лайнер Ил-86. Они составляют сейчас основу самолетного парка.

— Аэрофлот ныне крупнейшая авиакомпания мира. Нарисуйте хотя бы штрихами ее портрет.

— Приведу для сравнения две цифры. 60 лет назад в нашей стране было перевезено чуть больше шестисот пассажиров. А сейчас ежегодно мы перевозим более ста миллионов советских людей. В наши дни воздушный транспорт стал по-настоящему массовым. Судите сами: более трех тысяч шестисот городов и населенных пунктов страны связаны сетью воздушного сообщения. Общая протяженность линий Аэрофлота более миллиона километров.

Возросла роль самого быстрого и удобного вида транспорта в единой транспортной системе страны. Его доля в суммарном пассажирообороте воздушного и железнодорожного транс-

порта увеличилась до 41 процента. Минувшим летом только из Москвы каждый день вылетало около 60 тысяч человек. Представим, что они не имели бы возможности воспользоваться услугами крылатой техники. Тогда потребовалось бы дополнительно 120 пассажирских поездов. И это только в течение одних суток...

В нынешней пятилетке в соответствии с решениями XXVI съезда КПСС предусмотрено увеличить пассажирооборот гражданской авиации. Составной частью войдут сюда и зарубежные перевозки. Наши самолеты проложили курс почти в 90 государств планеты.

Я пока говорил лишь о пассажирских перевозках. Но Аэрофлот славен и другими направлениями своей деятельности. Гражданская авиация успешно овладела многими десятками профессий, активно помогает труженикам сельского хозяйства, строителям, геологам, рыбакам, газовикам, нефтяникам... Просто невозможно перечислить все работы в народном хозяйстве, выполняемые нашими экипажами. И не случайно на знамени Аэрофлота — ордена Ленина и Октябрьской революции. Эти высокие награды Родины — всенародное признание достижений гражданских авиаторов. Нельзя не гордиться и тем, что за последние годы почти 40 управлений, предприятий и организаций гражданской авиации за высокие трудовые достижения награждены орденами.

— Как явствует из Ваших слов, огромные усилия направляют авиаторы на помощь народному хозяйству. Нельзя ли привести конкретные примеры?

— Примеров великое множество. Остановлюсь на одном, вероятно, наиболее показательном — использовании авиации в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока. Здесь особенно заметно претворение в жизнь установки XXVI съезда партии об улучшении взаимодействия всех видов транспорта, и прежде всего воздушного с отраслями народного хозяйства. В северных и восточных районах авиапредприятия выполняют более половины работ, необходимых народному хозяйству.

Весом вклад авиаторов в освоение и разработку нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири. Западно-сибирский нефтегазовый регион получает в нынешней пятилетке дальнейшее интенсивное развитие. Велика в этом роль коллектива Тюменского управления гражданской авиации. На его долю приходятся самые большие объемы работ по авиационному обслуживанию народного хозяйства. Они составляют почти четвертую часть всех таких работ, выполняемых Аэрофлотом. С помощью тюменских авиаторов за последние годы освоены миллиарды рублей капитальных вложений, разведаны и обустроены крупнейшие нефтяные и газовые месторождения, проложены тысячи километ-

# ЛЕТ АЭРОФЛОТА

ров магистральных трубопроводов. Многие также сделано для лесозаготовительных предприятий, для рыбного хозяйства.

В оценке достижений тюменских авиаторов сошлюсь на мнение такого авторитетного человека, как начальник «Главтюменьгеологии», Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии Ф. К. Салманов: «Авиация для нас давно уже незаменимый помощник. Она стала по существу технологическим транспортом. Открытием всех наших месторождений нефти и газа мы во многом обязаны именно ей. Геофизики, делающие первые шаги к недрам земли, буровики, которые вскрывают пласты, — никто не обходится без самолетов и вертолетов».

Прекрасно зарекомендовал себя в северных и восточных районах страны новый транспортный самолет Ил-76 грузоподъемностью сорок тонн. Широко применяются тяжелые вертолеты Ми-6, Ми-10К. Недавно появился вертолет Ми-26 грузоподъемностью до двадцати тонн. Министерство гражданской авиации весьма рассчитывает на этого богатыря и именно для использования в том регионе, о котором идет речь.

Велико значение авиации в решении Продовольственной программы, намеченной партией.

— Вы, Александр Игнатьевич, опередили мой следующий вопрос...

— Продовольственная программа, принятая майским [1982 г.] Пленумом ЦК КПСС, наметила комплекс конкретных мер по существенному увеличению производства продуктов питания и росту эффективности экономики всех звеньев агропромышленного комплекса.

Как же откликнулись авиаторы на призыв партии! Прежде всего, они активно способствуют выполнению одного из важнейших направлений аграрной политики — химизации сельскохозяйственного производства.

Авиация ныне выполняет почти 40 процентов общего объема работ по внесению минеральных удобрений и средств химизации. Только за последние шесть лет «крылатые пахари» обработали с воздуха 564 миллиона гектаров угодий. На долю авиации приходится более половины работ по защите растений от вредителей, болезней, сорняков, до 85 процентов работ по возделыванию риса, практически вся дефолиация хлопчатника.

Авиационный способ внесения химикатов по своей эффективности не уступает наземному, а в ряде важных показателей значительно его превосходит. Самолеты и вертолеты гораздо производительнее и универсальнее наземной техники. Например, Ан-2 на такой операции, как внесение удобрений под вспашку, в три-четыре раза производительнее наземных механизмов. Что касается использования авиации в защите садов и виноградников, то производи-

тельность тут повышается почти в 30 раз. Специалисты подсчитали: прибавка урожая зерновых с учетом своевременной авиационно-химической обработки полей составляет не менее двух центнеров с гектара.

Продовольственной программой на Аэрофлот возлагаются большие задачи. Кроме участия в химизации сельскохозяйственного производства, мы отвечаем за своевременную доставку населению свежих овощей и фруктов, в особенности в районы Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Аэрофлот выдвинул из своих рядов немало замечательных мастеров авиационных работ. Их имена известны не только в нашей отрасли. Это Герои Социалистического Труда А. Кулаков, Г. Цховребов, В. Вязанкин, лауреаты Государственной премии СССР М. Гуржий, Н. Кустарниченко. Их примеру следуют сотни и сотни пилотов сельскохозяйственной авиации.

— Стать эталоном в обслуживании пассажиров на транспорте — такое серьезное обязательство взяли работники Аэрофлота. Как оно выполняется!

— Активная работа в этом направлении развернулась во всех наших коллективах, стала для авиарботников делом чести. Немало уже сделано, многое еще предстоит сделать. Так, только в прошлом году было открыто более 20 новых трасс. За счет изменения промежуточных посадок установлено около 70 новых воздушных связей между городами. Продолжается перевод ряда рейсов на новую технику, самолеты большей вместимости. Основной объем перевозок выполняется ныне на самолетах Ту-154, Ил-62, Ту-134. Популярность завоевал аэробус Ил-86. На местных линиях расширяется география полетов турбовинтового самолета чехословацкого производства Л-410. Увеличивается объем грузовых перевозок на Ил-76, Ан-26 и на вертолетах.

Повышение культуры обслуживания прямо связано со строительством новых аэровокзалов, городских агентств. В одиннадцатой пятилетке войдут в строй или будут благоустроены около 120 агентств. В Москве пущена первая очередь служебно-пассажирского комплекса.

Без преувеличения, этапом в деятельности Аэрофлота станет внедрение новой общесоюзной автоматизированной системы продажи билетов и бронирование мест «Сирена-2». Она охватит собой всю страну. Недавно вступили в эксплуатацию Московский и Рижский зональные центры. Затем будут введены в строй Киевский, Ленинградский, Минский, Куйбышевский и Свердловский центры. В 1985 году первая очередь общесоюзной системы «Сирена-2» обслужит уже около 25 миллионов пассажиров.

Но, разумеется, далеко не все еще

у нас гладко. Происходят задержки рейсов не только по метеоусловиям. Нередки нарекания на обслуживание пассажиров в аэропортах. Словом, есть над чем поработать всем нашим службам и звеньям.

— Золотой фонд гражданской авиации, как и любой сферы хозяйства, — люди. Расскажите, пожалуйста, о передовых работниках отрасли.

— Мы законно гордимся высококвалифицированными пилотами, штурманами, специалистами наземных служб. На предприятиях и в организациях гражданской авиации трудится свыше 200 Героев Советского Союза, Героев Социалистического Труда, более 500 заслуженных пилотов СССР и заслуженных штурманов СССР, тысячи орденосцев. Среди них немало и лауреатов Государственной премии СССР. В канун 65-й годовщины Великого Октября к ним добавились командир корабля Центрального управления международных воздушных сообщений Г. Шереметьев и командир корабля Тюменского управления гражданской авиации Б. Кузнецов. Среди лучших наших производственников — делегаты XXVI съезда КПСС, Герои Социалистического Труда командир вертолета Ми-10К из Тюмени Ю. Южиков, заслуженный пилот СССР командир корабля Ил-62 Домодедовского производственного объединения А. Шубин, командир корабля Ту-134 Коми управления П. Сергеев...

Особо хочу сказать о тех, кто пришел в Аэрофлот из организаций ДОСААФ. Питомцы оборонного общества есть в каждом нашем подразделении. Навыки, полученные ими в аэроклубах, дают возможность быстро освоить профессию летчика, техника. Молодежь по-прежнему тянется в небо, продолжает традиции наших прославленных асов. И в этом смысле трудно переоценить роль и значение аэроклубов и первичных организаций ДОСААФ, готовящих для авиации, в том числе и для гражданской, хороший резерв кадров.

Успехами в социалистическом соревновании авиаторы отметили 60-летие образования СССР. Много дел впереди. Для тружеников Аэрофлота, как и для всех советских людей, решающее значение имеет выполнение планов, намеченных ноябрьским [1982 г.] Пленумом ЦК КПСС и сессией Верховного Совета СССР. Им предстоит активно участвовать в развитии отрасли в одиннадцатой пятилетке и на период до 1990 года. Убежден, что каждый авиатор с честью выполнит свой служебный долг, внесет достойный вклад в осуществление предначертаний ленинской Коммунистической партии.

Беседу провел Д. ГАЙ  
См. фото на стр. 35.



# ПАРЕНЬ ИЗ УЙГУРСКОГО СЕЛА

Фото И. Никишова.

Наше уйгурское село Кетмень словно ласточкино гнездо в горах приютилось. Снизу и не заметишь. Разве что дымом, струящийся ранним утром из трубы какого-нибудь дома, напомним о присутствии здесь человеческого жилья. Другое дело — посмотреть на село сверху, когда стоишь почти вровень с облаками на краю пропасти. Красота неопишная! Каждый дом как на ладони, каждый двор. А чуть поодаль, за околицей, увидишь серебристую змейку реки, вьющуюся между скал. Так и хочется раскинуть руки, полететь птицей над родным краем. Наверное, потому и полюбил небо, что оно дает возможность глядеть на мир с высоты.

(Из рассказа майора И. Кахарова)

☆☆☆

18

— ИБАЙДУЛЛА, сынок! Сколько раз тебе говорила: не лазай ты на эту вершину. Ну что тебе, места в селе мало? Все ребята давно уж матерям помощниками стали, а тебе лишь бы со двора, в горы.

Мать старалась говорить сердито, но по ее глазам, излучавшим тепло, Ибайдулла чувствовал: ругает его любя, по доброму. Да и может ли мать сердиться, если ее руки на краешке стола (высунуть язык — достанешь) поставили глубокую тарелку с ароматно дымящимися мантами — большими пельменями, сваренными на пару. Значит, ждала, знала, что проголодается. И он, стараясь задобрить мать, говорил:

— Сейчас побегу на пасеку. Новый улей с отцом сладим, а потом и тебе помогу.

— Ладно уж, беги. Сама по дому управлюсь.

Оставшись одна, Тумахан задумалась. Четырех сыновей и двух дочерей растит она с мужем Кахаром. Все трудолюби-

вые, к земле, к машинам разным тянутся. Только Ибайдулла ни на кого не похож: вбил себе в голову неразумную мысль — хочет научиться летать, как птица. Сколько помнит себя Тумахан, не было в их горном уйгурском селе такого человека, чтобы в небо поднялся. Может, со временем пройдет желание сына, до настоящей зрелости ему ведь еще далеко...

Но бежали месяцы, проходили годы, а Ибайдулла оставался верным своей мечте. Да и мать уже смирилась, не отговаривала. Поняла, что сын своего обязательно добьется. В отца пошел характер. Тот, бывало, задумает что — не отступит. Придя с фронта израненным, больным, решил: будет пчеловодом. А дело это тонкое, деликатное и для того, кто о нем не имеет понятия, трудное. Но он своего добился, освоил. Вот и сын вырос таким же — упорным и увлекающимся. Что ж, пусть удача сопутствует ему.

Так и получилось. На срочной службе Ибайдулла был младшим авиационным специалистом, обслуживал сверхзвуковые самолеты. Еще больше полюбил небо и технику. Но его манили не перехватчики, а вертолеты, юркие и маневренные машины. Там, в горах, где посеребренное кольцо голубых елей притаилось его родное село, он часто их видел. словно большие трудолюбивые пчелы, они доставляли в долину людей, различные грузы. Им не нужны были большие взлетно-посадочные полосы, любовью пятачок их устраивал.

Ибайдулла не торопил события, но и не медлил. Когда служба приближалась к завершению, подал рапорт с просьбой направить его в летное училище. Просьбу удовлетворили. С этого момента жизнь курсанта Кахарова наполнилась новым содержанием. Теперь он по-настоящему понял, что значит небо для летчика, и убедился: оно приняло его.

...Стучат-перестукивают на стыках рельсов колеса вагона. Все дальше и дальше от стен училища уносит поезд лейтенанта Кахарова. Путь молодого офицера лежит на восток, в часть, где ему предстоит военная служба, полеты. Он был полон надежд, но не ведал еще о том, что придется потратить годы, чтобы сказать себе: «Да, теперь я стал настоящим командиром экипажа». Шел он к этому через большие трудности. И сейчас Ибайдулла помнит тот «слепой» полет, что сразу прибавил ему мастерства, воли и мужества, заставил самым строгим образом оценивать свои действия.

В тот день над морщинистыми сопками, цепляясь за их вершины, тянулись косматые облака. Сквозь паутину мороси с трудом просматривались дальние стоянки вертолетов. Даже лопасти, раскрытые ротором, и те, казалось, вот-вот завязнут в насыщенном влагой воздухе. Дежурный синоптик, докладывая состояние погоды на маршруте, предупредил о сильной болтанке.

Несмотря на трудности, задание эки-



паж выполнил успешно. Учебный бой был выигран по всем основным элементам: тактический рисунок оказался эффективным, оружие применено с высокой точностью. Но предстоял еще обратный маршрут. Вот здесь-то и столкнулся лейтенант Кахаров с тем, что в авиации называют особым случаем. Короче говоря, ведомая им машина попала в зону сильной болтанки, и произошло это в тот момент, когда видимость упала до минимальной, а облака опустились почти до земли.

Первая попытка выйти из опасной зоны к успеху не привела. Слишком поспешно действовал командир экипажа, не учел протяженность зоны болтанки. Мелькнула мысль: «А если болтанка усилится?» Медлить было нельзя, и Кахаров пошел на снижение. Он рисковал, но был твердо уверен: аэродром рядом и на малой высоте будет легче его найти. Так и получилось. Трудный полет завершился благополучно.

От полета к полету мужал молодой авиатор. В его биографии становилось все больше страниц, в которых что ни строка, то испытание мастерства и характера. Ибайдулла стали считать одним из наиболее опытных летчиков части. Подтверждал это и знак военного летчика первого класса.

Однажды ему предложили перейти служить на новую для него технику. Мог ли он раздумывать, если об этом мечтал. А что касается обжитого места, так ведь и в тех краях будет не одинок: семья с ним, а товарищи — все сослуживцы. К тому же интересно было увидеть море, полетать над его необозримыми просторами.

— Значит, еще одним коммунистом пополнилась наша парторганизация, — с одобрением заметил политработник, когда Кахаров доложил о прибытии. — Скажу откровенно: работы хватит. Да вы и сами это почувствуете.

Немного словны были и другие начальники. Ибайдулла чувствовал, что здесь каждый человек на виду. И это было не мимолетное заключение. Коллектив, где ему предстояло нести службу, имел одну особенность: в его списках навечно числился Герой Советского Союза сержант Л. И. Севрюков. Совершив подвиг, он погиб в неравном бою с фашистами в апреле 1942 года под Новороссийском.

Кахаров сразу же окунулся в дела и заботы. Поиски подводных лодок «противника» чередовались с другими заданиями. Подготовка к полетам — с партийными поручениями, воспитанием людей. Ладно бы работать с одним своим экипажем, но теперь у Кахарова был отряд, и каждый из подчиненных требовал внимания, поддержки, совета. А вскоре его повысили и назначили на должность, связанную с летной подготовкой. И это как подтверждение, что умеет он сплотить коллектив, нацелить его на отличное решение поставленных перед ним задач.

...Контакт с подводной целью майор



И. Кахаров и его ведомый капитан А. Станкевич установили в сжатые сроки. Определили элементы ее движения. Несмотря на уловки «противника», распознали нужный сигнал, идущий из глубины. Со стороны вся эта операция могла показаться не очень трудной. Мол, контакт есть, а остальное само приложится. Возможно, и так. Но ведь цель-то надо уметь найти — это самое главное. Чтобы научиться этому главному, не один десяток поисков провести нужно. А начинать надо с работы над картами, потом перейти к тренажеру. Короче, потеть надо. Только тогда и улыбнется счастье.

И надо же такому случиться: едва группа Кахарова покинула район поиска, контакт прервался. Зачем грех таить, ошибся один из вертолетчиков, неверно сообщил координаты подводной лодки другим авиаторам. Что же делать? Конечно, словами делу не поможешь, тут важны действия — надо опять искать, восстанавливать контакт. Кахаров снова разложил карты и схемы, позвал летчиков. Начался тщательный анализ обстановки.

Во втором вылете действия группы майора И. Кахарова оказались решающими. Вновь установив контакт с подводной целью, авиаторы, как и было предусмотрено заданием, передали ее экипажу надводного корабля. В результате — бой и победа. И хотя над условным противником, все равно победа, результат труда и умения. Сам Ибайдулла скрывал свои чувства, но друзья оказались более щедрыми на их проявление. Об этом говорили крепкие рукопожатия, объятия, безобидные шутки.

Рад Ибайдулла, что связал свою судьбу с противоположной авиацией, вертолетами. Напряженный труд офицера во имя укрепления обороноспособности Родины, блага народа стал для него подлинным счастьем. Стартуя в небо, ставшее для него вторым домом, майор И. Кахаров, уйгур из села Кетмень в горном Тянь-Шане, не жалеет сил, чтобы приумножить славные боевые традиции подразделения, вместе с боевыми друзьями обеспечить надежную охрану воздушных и морских рубежей Отчизны.

Подполковник Н. СТУПНЕВ

Пост «Крылья Родины»  
на Гомельском заводе  
спортивного моделизма

## БЕЗ СУЩЕСТВЕННЫХ ПЕРЕМЕН

О ЧРЕЗМЕРНО затянувшейся реконструкции Гомельского завода спортивного моделизма журнал «Крылья Родины» писал уже трижды — в апреле, августе и сентябре минувшего года. В корреспонденциях подвергались критике подрядные организации, ведущие строительство завода, коренную реконструкцию его основных цехов.

С тех пор минул почти год. Какие же изменения произошли на объекте? Мало что изменилось. Работы ведутся в буквальном смысле черепашьими темпами. Производственный план сорван. Не работает пневмотранспорт, бездействует вентиляция, а без нее практически невозможно работать в головном цехе. Об этом говорилось еще в сентябре в корреспонденции «А строители по-прежнему не торопятся». Но ведь и спустя пять месяцев вентиляционная система бездействует. Представители управления «Белсанмонтаж» забыли уже и дорогу на завод.

Еще сложнее с системой пожаротушения. Новый проект противопожарного оборудования составлен, утвержден. Однако все прежнее оборудование, находившееся на заводской площадке несколько лет, морально устарело и поржавело. Использовать его невозможно. Очень многое требует замены. А менять нечем. Все надо практически начинать с нуля. Нужны современные насосы, трубы и многое другое. Завод же ничем не располагает. А без установленной и безупречно действующей противопожарной системы предприятие пускать нельзя.

До сих пор не закончено благоустройство территории. Кругом горы мусора, грязь.

Такую картину мы увидели на объекте в конце декабря. Однако подрядные организации почему-то считают, что первую очередь завода можно принять, а недоделки, дескать, будут устранены в ходе эксплуатации. Такого же мнения и руководители предприятия, направившие в ЦК ДОСААФ СССР телеграмму с просьбой назначить Государственную комиссию по приемке первой очереди завода.

А принимать-то пока нечего.

**А. КЛИМОВ,**  
наш нештатный корреспондент

# ИНЖЕНЕР ЕЖОВ И ЕГО ТОВАРИЩИ

КУРСАНТЫ и техники авиаспортклуба, с которыми довелось разговаривать о ходе учебы и содержании авиатехники, обязательно упоминали фамилию инженера клуба.

— Леонид Владимирович Ежов много делает, чтобы дела у нас шли нормально. Он наш самый уважаемый наставник.

...Три десятилетия трудится В. Ежов в Пермском клубе. И еще задолго до того, как возникла и оформилась система наставничества, Леонид Владимирович тактично и умело помогал молодым одноклубникам прочнее «становиться на ноги», развивал у них привычку к дисциплине, точности, так необходимым в авиации, стремление глубже познать технику, учил овладевать знаниями.

Наставничество становится действенной формой обучения и воспитания молодежи. Примеру инженера коммуниста Ежова последовали другие ветераны — техник-бригадир по самолетам и двигателям Александр Павлович Морозов, награжденный орденом «Знак Почета», техник по радиотехническому оборудованию и навигационным приборам Михаил Андреевич Шитов. Оба — участники Великой Отечественной войны, передовики соревнования. Свою роль наставников они видят, прежде всего, в личном примерном отношении к работе, в соблюдении норм социалистической нравственности. Михаил Андреевич великолепно знает свое дело. Ему присвоено звание лучшего по профессии. И когда в клуб пришли со школьной скамьи братья Николай и Сергей Бормотовы, их наставником стал Михаил Андреевич Шитов. Он терпеливо учил ребят сложной и тонкой специальности, передавал им свой многолетний опыт обслуживания радиотехнического и приборного оборудования самолета, ухода за ним. Когда же заметил у Сергея стремление самому летать, помог юноше подготовиться к поступлению в Волчанское авиационное училище летчиков ДОСААФ.

Свою любовь к авиации, глубокое понимание роли ДОСААФ в подготовке авиационных кадров Шитов передал и близким родственникам. Поступил на

работу в аэроклуб брат Шитова, а затем, после службы в армии, и его сын. Определенное влияние на их решение оказали рассказы ветерана об истории клуба. А в ней много славных страниц. Созданный пятьдесят лет назад Пермский аэроклуб за эти годы «приобщил к небу» тысячи молодых патриотов. Его инструкторы подготовили стране много парашютистов, летчиков, планеристов, авиамodelистов, водителей аэросаней. В годы войны технический состав клуба был придан одному из воинских соединений и активно участвовал в боях с гитлеровцами.

Двенадцати воспитанникам клуба присвоено звание Героя Советского Союза, а один из них, Григорий Флегонтович Сивков, стал дважды Героем Советского Союза. Он совершил 243 боевых вылета. Вспоминая о своем ратном пути, Григорий Флегонтович, ныне Почетный гражданин г. Перми, особо подчеркивал, что путевку в небо он получил в аэроклубе ДОСААФ.

Выдающимися ратными подвигами обессмертили себя и многие другие летчики, начавшие в Перми свой путь в авиацию. Отважно и искусно вели бои с фашистскими стервятниками питомцы клуба Герои Советского Союза летчики-истребители П. К. Бабайлов, П. А. Брызгалов, П. М. Непряхин, Б. Г. Пирожков, А. П. Пьянков, Г. А. Шадрин. Точными ударами с воздуха уничтожали гитлеровцев на земле также удостоенные звания Героя Советского Союза штурмовики Е. Н. Иванов, С. Ф. Куфониин, летчики авиации дальнего действия Л. В. Рассохин и В. И. Сафонов, заместитель командира разведывательного полка В. А. Верхованцев. Их беспредельную преданность Родине, воинскому долгу, отличное владение своим самолетом наставники используют в воспитании курсантов — будущих летчиков и парашютистов. Они прививают молодежи стремление продолжать и умножать традиции старшего поколения. И «подопечные» ветеранов-наставников немало сделали для поддержания славы своего клуба. Так спортсменка М. Мажеева завоевала для нашей страны мировой рекорд среди женщин в затыжном прыжке с парашютом с высоты 10 тыс. метров, комсомолка В. Галдобина стала чемпионкой

● Добрый совет знатока авиационной техники инженера Л. В. Ежова не раз помогал студентке медицинского института Галине Тишковой освоить самолет, успешно выполнить полетное задание. Сейчас Г. Тишкова уже врач, спортсменка третьего разряда. Однако, как и раньше, не упускает возможности поговорить с инженером перед очередным полетом.



мира по высшему пилотажу. Воспитанница клуба Г. Смагина в числе первых летчиц освоила пилотирование лайнера Як-42. В составе женского экипажа Ил-62 она выполнила в 1977 году рекордный беспосадочный перелет Белград—Владивосток. Г. Смагина была делегатом XXVI съезда КПСС. Сейчас она — командир корабля Ту-134.

— Естественно, что мы, ветераны клуба, гордимся нашей замечательной молодежью и считаем своим долгом воспитывать спортсменов на примерах боевой и трудовой доблести их старших товарищей одноклубников, — говорит Леонид Владимирович Ежов.

— Поручение парторганизации стать наставником молодежи пришлось мне по душе и как ветерану клуба, и как инженеру. Мне постоянно приходится общаться с техниками, курсантами. Делясь с ними своим жизненным опытом, своими знаниями, стремлюсь помочь им стать людьми более зрелыми, сознательными и устремленными. Добавлю, что зримо вижу результаты своей работы и работы моих товарищей — наставников Александра Павловича Морозова и Михаила Андреевича Шитова. У молодежи повышается чувство ответственности за состояние техники, за выполнение наших планов и обязательств. Все самолеты — Ан-2 и Як-52 — находятся в строю. Хорошо работают коллективы ремонтных мастерских и лаборатории ЭРСО. В порядке парашюты, тренажеры и спортивное оборудование. Во многом благодаря этому программу летной и парашютной подготовки в 1981/82 учебном году коллектив клуба выполнил к середине сентября. Около сорока спортсменов вылетели самостоятельно на Як-52 — новом для них самолете.

Конечно, предстоит еще много поработать, чтобы воспитать у всех курсантов, у технического и летного состава привычку к дисциплине, порядку, бережному отношению к технике и материалам, как к общенародному добру.

Инженер клуба, техники-ветераны не ограничивают свою работу с молодежью передачей ей своих знаний, передового опыта. Они считают неременным долгом помощь подопечным в выполнении обязательств, взятых в социалистическом соревновании. А в нем участвует весь коллектив. Действенности соревнования способствуют систематическая проверка выполнения взятых обязательств, его гласность. Ведь заключение комиссии-жюри обязательно обсуждается на собрании, с участием всех работников. Подразделения, бригады, звенья, занявшие первые, вторые и третьи места, заносятся на доску Почета. Передовым коллективам выдаются премии, грамоты, вымпелы. Лучшим из лучших присваивается звание ударника коммунистического труда.

Подавляющая часть личного состава клуба — молодежь. Ей иногда недостает внутренней дисциплины, воли, опыта, порой желания преодолеть естественные трудности, с которыми она встречается в учебе и работе. И тут активность наставников, их жизненный опыт могут сыграть важную роль.

Не обладая достаточными знаниями и навыками, молодой способный техник Н. Кропачев с холодком относился к работе. Из-за его невнимательности во время предполетной подготовки на самолете Ан-2 однажды возникла пред-

посылка к летному происшествию. Естественно, что на техника было наложено взыскание. Сделать из этого случая правильные выводы на будущее, помочь молодому специалисту приобрести нужные знания взялся Л. В. Ежов. Наставник использовал каждый удобный случай, чтобы поговорить с Кропачевым, подсказать ему, как лучше выполнить очередную работу на материальной части и подготовиться к очередному трудовому дню. Такое внимание, конкретная помощь оказались весьма действенными. Молодой техник менялся на глазах. Росла его специальная подготовка, повысилось чувство ответственности. Он вскоре вошел в число передовиков соревнования, активно участвует в пополнении учебной базы.

Опытный техник В. Фофанов не стремился повысить свою квалификацию, общую культуру. Это не прошло мимо внимания Ежова. Наставник приучил Фофанова систематически читать газеты, технические журналы. Приносил ему подходящие книги из своей библиотеки (в ней более 500 томов только художественной литературы). И Фофанов стал общительнее, инициативнее, включился в рационализаторскую работу. Разыскал списанный с самолета Ли-2 бак и приспособил его для подогрева масла. Это облегчило запуск двигателей в холодное время года.

Много усилий и времени затратил Ежов, чтобы «направить на путь истинный» курсанта-летчика Евгения Балахова. Избалованный в семье, юноша не был приучен к постоянному труду. На занятиях был невнимателен, не вел конспектов, порой нарушал дисциплину. Наставник терпеливо объяснял курсанту недостойность подобного поведения, ставил ему в пример лучших людей клуба. Не сразу, постепенно, курсант стал подтягиваться, приобретать привычку к дисциплине, понял ее обязательность в учебе и повседневной жизни.

Опыт и знания наставников помогают улучшать методическую работу, совершенствовать учебную базу клуба. Они — неизменные участники летно-технических конференций и методических совещаний, направленных на решение главной задачи — повышение качества обучения курсантов — летчиков и парашютистов. Братья Шитовы и А. Морозов разработали и смонтировали макет кабины Як-52, тов. Морозов изготовил разрез бензонасоса БНК-12, автомат поддержания давления воздуха в системе самолета Ан-2. Эти и ряд других наглядных пособий помогут курсантам лучше изучить технику и правильно эксплуатировать ее в воздухе.

Наставники бывают у подопечных дома, участвуют в культурно-просветительной работе, считая ее неотъемлемой частью воспитания и формирования характера молодых авиаторов. Инженер Ежов, например, не раз был организатором экскурсий по местам революционных событий 1905 года в Перми, коллективных посещений концертов, знаменитых Пашийской и Октябрьской карстовых пещер. Более частое общение помогает наставникам лучше узнать своих подопечных и находить действенные формы воспитания молодых авиаторов.

М. ШЕКО

Пермь

## ДЕЛЬТАПЛАНЕРИСТЫ ЖДУТ «СЛАВУТИЧ»

*По письмам  
читателей*

...Легко оторвавшись от земли, разноцветный купол дельтаплана подхватил воздушный поток. С каждой секундой поднимается все выше, кажется, еще немного, и исчезнет из поля зрения, растворится в голубой дымке неба.

В редакционной почте — немало писем дельтапланеристов. Они делятся своим опытом, соображениями по поводу дальнейшего развития этого вида авиационного спорта, критикуют недостатки. Пишут о технике, о трудностях постройки дельтапланов в клубах и секциях.

«Когда же наконец будет налажено серийное производство «Славутича-УТ», — спрашивает в своем письме в редакцию Ю. Бова, председатель дельтапланерной федерации из Липецка. — В нем мы особенно нуждаемся. Материалы же для изготовления аппаратов, — продолжает он, — приобрести становится все сложнее».

Об этом говорят и письма Б. Смирнова из Минска, А. Холодова из Иванова, В. Попова из Урюпинска.

Руководитель дельтаклуба «Альбатрос» из Молодогвардейска С. Кухтин, развивая мысль т. Бовы, пишет: «У нас в Ворошиловградской области дельтапланеризм доступен тем, кто имеет деньги. Есть 400 рублей — можешь достать лавсан со старых парусов, нет 400 рублей — летай на болонье или клеенке. Так или почти так, как мне известно, дела обстоят и в других дельтаклубах». Об этих же проблемах — письма И. Петровция из Закарпатской области, москвича А. Молчанова и других.

На страницах «Крыльев Родины» не раз поднимался вопрос о серийном выпуске «Славутичей», но до сих пор он так и не решен. Экспериментальные образцы этих дельтапланов можно увидеть только в единичных экземплярах на соревнованиях и выставках. А как же быть любителям спорта — членам секций! Как сообщили нам в Федерации дельтапланерного спорта СССР, принимаются меры по серийному производству «Славутичей» в 1983 году.

## В ДРУЖНОЙ СЕМЬЕ

В сердце каждого киргиза нашли горячий отклик решения ноябрьского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС. Поддерживаем и одобряем миролюбивую политику Коммунистической партии и советского государства, потому что эта политика отвечает интересам народов всех национальностей нашей страны.

Мог ли в дореволюционной Киргизии, где на образование одного человека затрачивалось всего 25 копеек в год, 96 процентов населения не знало грамоты, мог ли сын крестьянина учиться в институте или стать летчиком? Конечно, нет. В наше время, когда советский Киргизстан, равноправный в семье союзных республик, имеет сотни школ, десятки техникумов и институтов, Академию наук, в составе которой 17 научных учреждений, это стало обычным явлением.

Расскажу о себе. Родился в деревне Кызыл-Октябрь в семье колхозника. Там начал учиться. Продолжил образование в одной из фрунзенских школ-десятилеток, потом работал слесарем на заводе. Кстати, навыки этой профессии приобрел в школе. Шесть лет назад окончил Фрунзенский политехнический институт.

Как и у большинства людей, у меня есть увлечение — самолетный спорт. Еще студентом института начал заниматься во Фрунзенском республиканском аэроклубе ДОСААФ. Не раз участвовал в соревнованиях. Удостоен спортивного звания мастера спорта СССР.

Ныне работаю командиром звена. Наш клуб — это большая дружная семья. Все мы: и киргиз — начальник клуба Умар Бекович Дехканов, и русские — летчики-инструкторы Анатолий Еськов, Александр Васильев, и украинцы — командир подразделения Владимир Дьяченко, летчик-инструктор Надежда Бабакова — не жалея сил, трудимся, чтобы молодежь Киргизии овладевала авиационными званиями, училась летать на спортивных самолетах.

Недавно команда республики участвовала в розыгрыше кубка на чемпионате страны. И хотя мы не заняли призового места в спортивной борьбе с выдающимися спортсменами, встреча не прошла бесследно. Мы учились у мастеров высокого класса — ленинградца Виктора Смолина, минчанки Валентины Яиковой, литовца Юргиса Кайриса, москвички Любови Немковой. Их опыт поможет нам совершенствовать спортивное мастерство.

В ответ на решение ноябрьского Пленума Центрального Комитета КПСС стремимся работать еще лучше, добиваться высоких результатов в спорте, подготовке молодежи к службе в Советской Армии.

**К. СУБАНБЕКОВ,**  
мастер спорта

Фрунзе

**СО СПОРТСМЕНОМ-ВЕРТОЛЕТЧИКОМ** Алексеем Войтенко, электросварщиком харьковского турбинного завода имени Кирова, мы встретились в областном авиационно-спортивном клубе.

— Нас в бригаде одиннадцать человек, — говорит Алексей. — Трудимся слаженно, соревнуемся, помогаем друг другу. Продукцию сдаем с первого предъявления. Иначе нельзя. Процесс сварки ротора весом в 180 тонн идет под нагревом в течение месяца. Тут нужна высочайшая точность и отличное качество сварки. Допусти кто из нас малейшую ошибку — ее очень трудно исправить, завод, а значит и страна понесут убытки.

Советским людям свойственна глубокая забота о делах своего предприятия, об интересах государства. Есть она

## И СВАРЩИК, И ВЕРТОЛЕТЧИК

и в характере Алексея Войтенко, деревенского парня, несколько лет назад пришедшего в рабочий коллектив крупного предприятия. Здесь он встретился с таким замечательным наставником, как бригадир Николай Семенович Костин. У него научился по-хозяйски относиться к делу и очень скоро зримо почувствовал свое личное участие в повышении эффективности и качества работы. Именно здесь, на заводе привили ему высокое чувство ответственности, чувство гражданина.

— Мысли и чувства каждого из нас, — говорит Войтенко, — выражены в докладе Генерального секретаря ЦК КПСС Ю. В. Андропова о 60-летию образования Союза Советских Социалистических Республик: приумножать славные традиции соревнования, создавать в каждом трудовом коллективе обстановку творческого поиска новых резервов, товарищеской взаимопомощи, высокой ответственности за выполнение заданий и обязательств по поставкам продукции, непримиримости к недостаткам, нарушениям трудовой дисциплины. В прошлом году наша бригада, как и весь коллектив завода, добилась высоких показателей.

— А не мешает работе вертолетный спорт? — спрашиваю я. Алексей посмотрел удивленно и серьезно ответил:

— Наоборот, помогает. После того, как полетаю, настроение повышается, хочется горы свернуть, и сам, и мой бригадир, и все товарищи по бригаде замечали, что у меня работа в такие дни особенно ладится. На своем опыте убедился: спорт дисциплинирует человека, воспитывает настойчивость в достижении цели, находчивость, самостоятельность.

Да, Алексей Войтенко очень любит небо, вертолеты. Еще в детстве ему много рассказывал об авиации родственник Виктор Макарович Войтенко, полярный летчик. Тогда восьмиклассник Алеша твердо решил стать авиатором. Чтобы получить среднее образование, пришлось ездить в город Люботин, а это лишь в один конец двадцать пять километров.

В десятом классе стал прыгать с па-

рашютом. Когда окончил школу, подал заявление в авиаспортклуб. В клубе проводился второй набор курсантов для обучения полетам на вертолете.

— Хочешь быть вертолетчиком? — обратился к Алексею Войтенко командир вертолетного звена. — Пиши заявление. Собирай документы для мандатной комиссии.

Начались напряженные дни учебы.

— Самое главное — приучите себя к дисциплине, пунктуальности с первого дня. Остальное приложится, — говорил инструктор Сергей Борисович Працюк. — Авиация строга, она не прощает никаких отклонений от правил.

Алексей следовал указаниям, советам. День за днем постигал тайны полета, пока не пришел заветный час самостоятельного вылета. Указания инструктора были краткими, но точными. Он

обратил внимание на особенности погоды: силу и направление ветра, видимость горизонта, высоту облачности. Чтобы дать курсанту практически ознакомиться с метеоусловиями и расчетом на посадку, сделал с ним еще один контрольный полет.

После самостоятельного вылета Працюк, все, кто был в тот день на аэродроме, поздравили Алексея. Было это в 1975 году. А потом начались тренировки, участие в соревнованиях — клубных, республиканских. Выполнил норматив мастера спорта. Включили в сборную Украины. Рядом были мастера — Виктор Гончаренко, Александр Миндарев, Леонид Новиков. Было у кого набираться опыта. В 1980-м команда г. Харькова завоевала кубок Украины на республиканских соревнованиях, дважды выступала за сборную республики на чемпионатах страны. В 1981 году команда была отмечена призом «За волю к победе». В успехах команды есть вклад и Алексея Войтенко. В нынешнем году он выступал увереннее: завоевал звание абсолютного чемпиона Украины. На XXIII чемпионате СССР экипаж Войтенко (оператор В. Ганенко) стал победителем по второму упражнению.

В одном из классов Харьковского авиаспортклуба вывешены шесть вымпелов «За высокие спортивные достижения». Этой награды удостоен и Алексей Войтенко.

...Людно перед началом смены у проходной завода. А через несколько минут уже никого не видно. Каждый на своем рабочем месте. Начинается новый трудовой день. Одетый в комбинезон, заступает на смену и сварщик Алексей Войтенко. К нему подходят товарищи по бригаде.

— Ну, как полетал, Алеша?

— Хорошо. Очень хорошо, — отвечает Алексей, принимаясь за дело.

К концу дня подведены итоги: бригада справилась с заданием. Качество сварки получило высокую оценку.

Харьков

**Н. БАЛАКИН**



## СЕКЦИЯ ДОЛЖНА РАБОТАТЬ

НЕДАВНО прочитал статью «Быть ли секции?» («Крылья Родины» № 7 за 1982 г.) и не смог остаться равнодушным, не мог не написать вам, дорогая редакция.

Восемь лет назад я пришел в парашютно-планерную секцию спортивно-технического клуба Жовтневого районного комитета ДОСААФ Киева. Как и сегодня, проводил тогда занятия ветеран авиации Павел Петрович Папуша. Огромное ему спасибо! Благодаря ему я впервые поднялся в небо на планере, познал радость полета и тогда твердо решил стать летчиком.

Моя мечта сбылась! Ныне я закончил Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков и штурманов имени маршала авиации Судца В. А.; стал военным летчиком. И те первые полеты в секции мне никогда не забуду. Радость первых встреч с небом останется навсегда в памяти! Своими руками строили и ремонтировали планеры, оборудовали класс. Приходилось работать и плотником, и слесарем, и научиться управлять трактором. Все это было здорово! И сколько таких юношей, как я, закончив эту секцию, стали авиаторами, офицерами воздушно-десантных войск!

Так неужели сейчас, когда созданы условия для развития авиационного спорта, улучшается материальная база, киевская секция, плодотворно работавшая 20 лет, на грани закрытия?

Думаю, что Киевский аэроклуб ДОСААФ повернется лицом к нуждам кружковцев, поможет им приобщиться к увлекательным занятиям.

Лейтенант Е. ЗАЛОЗНЫЙ

## ЮНЫМ СПОРТСМЕНАМ НУЖЕН ПЛАНЕР

В СТАТЬЕ «Юношескому планеризму — широкую дорогу («Крылья Родины» № 10 за 1982 г.) подчеркивается

необходимость дальнейшего развития юношеского планеризма, расширения сети школ, выпуска техники, методической литературы.

Наша юношеская парашютно-планерная школа действует при спортивно-техническом клубе Жовтневого райкома ДОСААФ Киева. Мы участвовали в первых и вторых всесоюзных соревнованиях. В 1982-м, как известно, чемпионат СССР не состоялся — нет учебных планеров, не на чем летать. Правда, в Крыму было открытое первенство юных планеристов области, в котором померились силами спортсмены Симферополя, Феодосии, Киева и Паневежиса. Но с трудом провели и эти соревнования, так как пришлось работать на одном планере БРО-11.

Целиком поддерживаю авторов статьи — проводить первые полеты нужно на двухместных планерах. Так обучаю ребят в своей школе и, думаю, только выигрываю. Для полетов используем планеры КАИ-12 и Л-13. Вместе с курсантом летит инструктор. Подлеты совершаем до 5—10 метров. После 25—30 таких подлетов (по успеваемости) решаем пересадить курсанта на одноместный планер БРО-11, и мы спокойны — он не подведет.

При такой методике обучения не имели ни одной поломки планера БРО-11, который мы очень бережем, ведь больше их не выпускают.

В некоторых школах есть двухместные, но ими не пользуются, так как нет разработанной методики, как проводить подлеты. Думаю, что в Киеве можно организовать сборы инструкторов ЮПШ, мы охотно поделимся своим опытом.

Пора решать вопрос о допуске юношей в школы планеристов с 14 лет. Это даст возможность расширить программу обучения, лучше подготовить для поступления в авиаспортклубы, летные училища.

П. ПАПУША,  
руководитель парашютно-  
планерной школы

Киев

## НА РОДИНЕ КОСМОНАВТА

В НАШЕМ ГОРОДЕ Александрии, на родине летчика-космонавта СССР, дважды Героя Советского Союза М. Попова, молодежь увлекается дельтапланеризмом. В коллективе ДОСААФ производственного объединения «Александрия-уголь» успешно работает секция, которой руководит В. Чеботарев. Трудно было все начинать с нуля.

Теперь в секции шесть дельтапланов типа «Вымпел-9» СК-2. На стадии завершения еще два аппарата. Все они построены согласно требованиям технических условий. За этим мы строго следим. Обучается более 20 спортсменов. Занятиями руководят опытные пилоты П. Найдено, В. Дзигора, А. Макеев, Ю. Костенко, Ю. Куринной.

Помогает нам горком ДОСААФ. В распоряжение секции дельтапланеристов предоставлено обширное подвальное помещение в одном из жилых до-

мов. Здесь же хранятся и дельтапланы. Каждое воскресенье в наше распоряжение выделяется бортовая машина для поездки на дельтадром — на угольные разрезы. Перепады высот от 30 до 80 метров позволяют проводить достаточно эффективные тренировки.

Окружены мы также вниманием областной федерации дельтапланерного спорта, ее председателя Ю. Проценко. Под его руководством проводят совместные летные дни дельтапланеристы Кировограда, Знаменки, Александрии. Пилоты имеют возможность обменяться опытом. Немало у нас трудностей. Нет литературы по аэродинамике, теории полета и метеорологии. Острую потребность испытываем в методических пособиях.

Ныне готовимся к соревнованиям.

В. ШИТОВ

г. Александрия,  
Кировоградская область

В первичные организации,  
в кружки!

## ОПИРАЕМСЯ НА ОБЩЕСТВЕННИКОВ

АЛМА-АТИНСКИЙ республиканский аэроклуб ДОСААФ, соревнуясь за достойную встречу 60-летия образования СССР и IX съезда ДОСААФ СССР, добился в минувшем году неплохих результатов в спортивной работе. Выполнены плановые задания и социалистические обязательства. Сборная спортсменов-летчиков Казахстана в составе мастеров спорта В. Закаблукковского, Ю. Ельцова, С. Крицкого и спортсмена 1-го разряда Г. Зайцева заняла первое место в матчевой встрече. Спортсмены-летчики Л. Глуценко, А. Чеботкин, С. Борак вошли в сборную СССР по высшему пилотажу. Честь страны на международной арене готовятся защищать авиамodelисты В. Пак, В. Воронцов.

В развертывании авиационно-спортивной работы, борьбе за ее массовость мы опираемся на общественный актив. В клубе шестнадцать нештатных инструкторов-парашютистов. Все они обучались по специальной программе, прошли стажировку и теперь помогают молодежи города овладеть спортом смелых.

Особенно хочется рассказать о комсомолке Светлане Пасиной. Она работает чертежницей в экспедиции лесостроительного предприятия Казахстана. Ударник коммунистического труда. Все свободное время отдает любимому парашютному спорту. На ее счету около двух тысяч прыжков. Только в минувшем году двести четыре раза покидала борт самолета, чтобы испытать радость приземления с парашютом.

Двадцать два раза Светлана Пасина участвовала в республиканских и всесоюзных соревнованиях. Не раз была призером. Стала мастером спорта СССР. Научился сам — научи другого — вот ее девиз. Около десяти лет она является общественным инструктором. Свои глубокие знания, многолетний опыт, методические навыки Светлана щедро передает молодежи — учит юношей и девушек республики парашютным прыжкам. Лично ею подготовлено 158 спортсменов-парашютистов.

За большой вклад в развитие авиационного спорта Пасина награждена знаком «За активную работу» и юбилейным Почетным знаком ДОСААФ СССР.

Поддерживая инициативу ведущих спортсменов, одобренную бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР, наши мастера спорта расширяют круг своей деятельности, помогают первичным организациям города и молодежи приобщиться к авиационному спорту.

В. ДОРНИН,  
начальник аэроклуба

Алма-Ата

У наших друзей

# ПАРАШЮТНЫЙ ЦЕНТР В ЧЕХОСЛОВАКИИ

НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ Б. ВАСИНА  
ПОБЫВАЛА В ЧЕХОСЛОВАКИИ.  
В ПУБЛИКУЕМОЙ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ  
ОНА РАССКАЗЫВАЕТ  
О СПОРТИВНЫХ ДЕЛАХ  
ЧЕХОСЛОВАЦКИХ ПАРАШЮТИСТОВ,  
О ТОМ, КАК ОНИ ТРЕНИРУЮТСЯ,  
СОВЕРШЕНСТВУЮТ СВОЕ  
МАСТЕРСТВО, О ПОДГОТОВКЕ  
СПОРТИВНЫХ РЕЗЕРВОВ.



У ЧЕХОСЛОВАЦКОГО парашютизма глубокие корни. Они зародились в грозные годы второй мировой войны. В 1944-м под Тулой была укомплектована чехословацкая парашютно-десантная бригада. Она высадилась в Словакии и активно помогала партизанам в борьбе против фашизма. Эта бригада участвовала в Словацком национальном восстании и с честью выполнила свой патриотический долг.

Опыт воздушных десантников-фронтовиков был тщательно изучен. В 1951-м оборонное Общество страны (СВАЗАРМ) открыло в крупных городах аэроклубы, в которых молодежь могла заниматься авиационными видами спорта.

Первые шаги парашютного спорта связаны с именем известного советского тренера, заслуженного мастера спорта СССР Дмитрия Жорника. С тех пор спортсменов обеих стран связывает крепкая дружба. Не раз к нам приезжали чехословацкие друзья, а наши мастера бывали у них на тренировках. Совместная учеба, обмен опытом, дружба способствовали подъему выучки. На чемпионатах мира среди мужчин и женщин 14 раз завоевывали победу наши парашютисты и 8 — чехословацкие, соответственно 13 и 11 раз занимали второе и третье места.

У нас хорошо известны имена чехословацких парашютистов — абсолютных чемпионов мира Густава Коубека, Иозефы Максовой, Зденека Каплана и Божены Рейзловой, выдающегося тренера Ярослава Еглички. На последнем чемпионате мира женская команда друзей вновь завоевала победу. Среди победительниц Гелена Чекалова, воспитанница центра подготовки молодых парашютистов в Пршибрам.

Подробнее расскажем об этом центре. Пршибрам — небольшой чехословацкий городок в часе езды от Праги. Вот и спортивный аэродром: «колдун», самолет Ан-2, ангар, парашютный городок.

Погода стояла нелетная, пасмурная. Сегодня, как мне рассказали, проходят вступительные экзамены. Сюда в Центр прибыли молодые девушки из многих клубов республики и в течение недели будут проходить испытания — 12 лучших оставят здесь для тренировок.

Одни занимались на батуте. Другие сдавали зачет. Инструктор вызывал каждую по очереди; сняв спортивные тапочки, девушка становилась на высокий ящик к самому его краю. По команде она должна, не сгибая колени, нагнуться и как можно ниже своих носков достать ящик. Помощница инструктора с помощью линейки измеряла расстояние. В зависимости от гибкости спортсменки доставали ниже своих носков до 20—22 сантиметров. Не все, конечно. Некоторым оказался трудным и пятисантиметровый рубеж. В одноэтажном здании расположены все службы Центра. Длинный коридор был застлан парашютами — шла укладка куполов. В другом его конце инструктор принимал экзамен.

● Тренер заслуженный мастер спорта А. Эйзенгамер во время занятий.

Фото автора

Одна за другой подходили девушки к растянутым на полу матам, ложились на спину, закинув обе руки за голову. Помощница инструктора держала, прижав к полу ноги испытуемой. Здесь проверялось, сколько раз за две минуты спортсменка сможет сесть-лечь-сесть... Оценка отлично ставилась за 80 и больше подъемов до положения сидя, хорошо — 70 и выше, ниже — 70 это уже плохо...

Справа по коридору Комната спортивной славы. На время она была превращена в рабочее место. Здесь тоже шла подготовка парашютов к прыжкам. Совсем юная девушка что-то шила на машинке, по-видимому, чинила купол. Полное самообслуживание. Все делают сами: и убирают помещения, и чинят парашюты, ухаживают за территорией, самолетом, пишут историю клуба — пояснили мне.

В Комнате спортивной славы собраны кубки, медали, подарки, которые завоевывали чехословацкие парашютисты. Их много. На самом почетном месте — два портрета известных чехословацких парашютистов Максовой и Каплана. Спортивные трофеи напоминают о славных победах чехословацкого спорта. Это лучшая школа для молодых. Здесь же молодых спортсменов принимают в члены клуба, проводятся торжественные собрания, занятия, разборы прыжков, смотрят видеозаписи, слушают музыку...

В Центре — комнаты отдыха, где спортсмены живут во время сборов, инструкторская, кабинет главного тренера, руководителя центра Адольфа Эйзенгамера. Адольф — более 30 лет работает в оборонном Обществе, один из первых парашютистов Чехословакии, на его счету более 3500 прыжков. Заслуженный мастер спорта, рекордсмен и призер республиканских соревнований. Особенно проявил себя в тренерской работе. Вначале готовил многоборцев. Кстати, это его воспитанники в Киеве выиграли первенство на турнире социалистических стран по парашютному многоборью. В последнее время Адольф тренировал женскую команду, привозил ее в Ташкент на совместные сборы. В итоге парашютистки Чехословакии завоевали первое место на XVI чемпионате мира в Лученце.

В Центре всего три штатных сотрудника — начальник, летчик и техник самолета. Остальные «должности» на общественных началах.

Вести спортивную работу Эйзенгамеру помогают два тренера-общественника: инженер-строитель Юзеф Хмелка и электромонтер Ярослав Нытра. У каждого из них на личном счету соответственно 1600 и 1200 прыжков. Они и принимали «экзамены» у молодых парашютистов.

Хмелка принес большой альбом.

— Этот альбом — история нашего Центра, — сказал Юзеф. — Его ведут сами спортсмены. Мы отмечаем важнейшие события, участие в соревнованиях, результаты тренировок. Много фотографий. Наш Центр работает с 1977 года. Вначале занимались лишь ребята-многоборцы, но потом поняли, что нужно готовить и молодых девушек как резерв для национальной сборной команды.

В октябре 1982 года по рекомендациям местных клубов набрали 35 спортс-

менок шестнадцати-двадцати лет. Они в течение недели будут проходить испытания: сдавать зачеты по парашютной технике, безопасности прыжков, общефизической и психологической подготовке, пройдут всестороннюю медицинскую комиссию. И, конечно, совершат прыжки. Например, среди тестов по общефизической подготовке, кроме того, что вы уже видели, включаются такие упражнения, как подтягивание — для мужчин 15 раз, для девушек — висеть на перекладине не менее 40 секунд, бег на 50 м (время 7—8 с), бег 12 минут — какую за это время пробегут дистанцию, прыжок с места на дальность, бросок тяжелого мяча на дальность и другие.

12 девушек, показавших лучшие результаты по всем упражнениям, оставляем в Центре для дальнейших тренировок. За другими в течение года наблюдаем в клубах. Они могут быть вызваны еще раз на проверку.

— А сколько у девушек прыжков?

— От двадцати до тысячи, в зависимости от возраста. Среди них есть спортсменки, которые уже занимаются не первый год.

— Расскажите, пожалуйста, о распорядке дня.

— В шесть — подъем, физзарядка 30 минут, туалет, завтрак, подготовка к прыжкам. Прыжки до обеда. Обед. Отдых и снова прыжки. Разбор после каждого прыжка. В день планируем по шесть прыжков. Вечером общий разбор, детальный с просмотром видеозаписей. Если нет погоды — теоретические занятия, физическая подготовка, экскурсии, просмотры кинофильмов. Занимаются у нас не только девушки, но и ребята, которые тренируются по программе парашютного многоборья. Тренировочные сборы чередуются — десять дней занимаются девушки, 10 дней — ребята. В год планируется 100—120 рабочих дней. Спортсмены совершают за год до 200—300 прыжков.

— Какой техникой пользуетесь?

— Вот только что получили новые парашюты РЛ-12 производства ГДР — более опытные будут прыгать с ними. У кого мало прыжков — на ПТХ.

— Принимают ли участие спортсмены в соревнованиях?

— Соревнования проводим три раза в год. Наиболее способные выезжают и на международные встречи, многоборцы участвуют в первенствах команд социалистических стран «За дружбу и братство».

В Центре подготовки молодых парашютистов уделяют большое внимание военно-патриотической работе, пропаганде парашютного спорта. Его воспитанники совершают показательные прыжки в пионерские лагеря, на стадионы, во время спортивных турниров.

— Нам очень нравится в Центре, — сказала светловолосая девушка, — каждая мечтает попасть в него, нас здесь обучают по самой новейшей методике техники выполнения фигур. Совершаем прыжки на лучших парашютах. Кроме того, мы еще и резерв национальной сборной. Наши девушки — молодцы, они хорошо выступили на чемпионате мира, ну и нам серьезно надо готовиться, чтобы продолжить их славные традиции.

Пршибрам, ЧССР



## ВАМ, ЛЮБОЗНАТЕЛЬНЫЕ

### НУ И НУ!

Экипажи рейсовых самолетов, направляющихся в Лос-Анжелес, сообщили диспетчеру аэропорта, что недалеко от города на высоте 5000 метров они встретили в воздухе непонятную платформу, поддерживаемую несколькими крупными воздушными шарами. На платформе был виден человек с ружьем в руке.

Вскоре выяснилось, что 33-летний шофер Ларри Уолтерс из калифорнийского города Сан-Педро решил полюбоваться окрестностями города с высоты орлиного полета. К обыкновенному шезлонгу он привязал 40 баллонов, наполненных гелием, прикрепил себя к его металлическим трубкам и поднялся в воздух, захватил с собой на случай неудачи парашют. В полет Уолтерс взял также винтовку для того, чтобы, стреляя по баллонам, уменьшить их подъемную силу и произвести посадку, когда «азронавт» налюбуется окрестностями.

Самодельному воздухоплавателю «повезло». Через 45 минут после старта ему удалось продырявить баллоны и приземлиться в 16 километрах от места взлета.

### РОБОТ-ПАРАШЮТИСТ

Австралийское министерство промышленности и торговли запатентовало систему, которая дает возможность парашютисту контролировать на расстоянии другой парашют-автомат. Управление вторым парашютом выполняется по радио. Радиопередатчик, находящийся в руках парашютиста, передает сигналы-команды двум маленьким лебедкам парашюта-автомата, которые натягивают или отпускают его стропы.

### НЕОБЫЧНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

Двадцатичетырехлетний индонезиец К. Дорсоно проходил по дороге неподалеку от взлетной полосы аэропорта Самаранг. Неожиданно на него набросилась большая собака, сторожившая аэропорт. Дорсоно обратился в бегство. Никаного укрытия, кроме стоявшего на старте самолета, поблизости не было. Не подумав о последствиях, взобрался на стойку носового колеса самолета. Летчик не видел этого и повел машину на взлет. Вскоре после набора высоты убрал шасси. Невольный пассажир, судорожно державшийся за стойку, очутился в гондоле переднего колеса.

Через полтора часа самолет приземлился в аэропорту Джанарты. В открытой гондоле работники аэропорта обнаружили находившегося без сознания Дорсоно. Как он не выпал из гондолы после выпуска шасси перед посадкой, так и осталось загадкой.

— Это было мое первое путешествие на самолете, — сказал журналистам перед возвращением в Самаранг необычный безбилетник.

## ВАМ, ЛЮБОЗНАТЕЛЬНЫЕ



а на расчетной высоте на 75 км/ч, потолок увеличился более, чем на 3000 метров. В гражданском варианте летающей лодки МП-1 летчица П. Осипенко в 1937 и 1938 годах установила несколько мировых рекордов дальности и высоты полета, в том числе с грузом в 500 и 1000 кг. Самолет МБР-2 стал настоящей рабочей машиной летчиков авиации Военно-Морского Флота. Он строился крупными сериями (было выпущено более 1300 машин) и активно использовался в качестве разведчика и ночного бомбардировщика весь первый период Великой Отечественной войны.

После нескольких лет моей летной работы на МБР-2 различных модификаций и корабельном катапультном самолете КОР-1 (Бе-2) этого же конструктора — так сказать заочного знакомства с ним, — я с интересом ждал личной встречи с главным конструктором морских самолетов. Первая состоялась в феврале 1941 года, когда мне поручили в качестве ведущего летчика провести государственные испытания нового палубного разведчика КОР-2 (Бе-4), созданного коллективом под руководством Г. М. Бериева. В ходе этих испытаний, а они велись весьма интенсивно, главный конструктор и его представители держались очень просто, по-деловому, не тратя времени, сил и нервов на защиту ложной «чести мундира», правильно реагировали на критические замечания членов испытательной бригады, стремились быстро устранить выявленные недостатки, например, заменили ручное управление щитками на гидравлическое.

Было приятно видеть, что Георгий Михайлович внимательно слушает и уважительно разговаривает с любым работником, независимо от его должности и звания. Вспоминается, в частности, такой случай.

У самолета, который я осматривал перед предстоящим полетом, Г. М. Бериев и один из ведущих ученых ЦАГИ оценивали форму гидродинамических обводов КОР-2. Подошел в замасленном комбинезоне механик и начал проверять одну из систем самолета. Не отрываясь от работы, он время от времени вмешивался в разговор конструктора с ученым. Не особенно выбирая выражения, тут же высказал ряд претензий к проектировщикам самолета, которые, по его мнению, не думают о том, как облегчить техникам обслуживание самолета. Главный конструктор так же уважительно, как и с ученым, разговаривал с не очень вежливым механиком и в конце поблагодарил его за критические замечания.

Встречи с Г. М. Бериевым, состоявшиеся весной и летом 1941 года, были связаны с не совсем удачной модернизацией серийного КОР-1 и выпуском первых экземпляров принятого на вооружение КОР-2. Главный конструктор по-партийному, принципиально и строго оценивает работу своего ОКБ, внимательно прислушивается к мнению и предложениям тех, кто будет летать на его самолетах и готовить их к полетам. Заботясь о летчиках и техниках, он, например, настоял на оборудовании стартовых катапульт специальными трехцветными светофорами и оснастил ими КОР-2.

При отработке методики и техники выполнения на серийных Бе-4 бомбометания с пикирования в 1942 году мне довелось столкнуться с небольшим, но опасным конструктивным недостатком в системе бензопитания. Получив об этом сообщение, Г. М. Бериев немедленно принял меры к ликвидации дефекта. Опасность попадания бензина в кабину при вводе самолета в пикирование больше не возникала. Эскадрильи, вооруженные машинами Бе-4, успешно действовали в составе авиации Балтийского и Черноморского флотов и не имели боевых потерь.

Еще одна встреча с главным конструктором морских самолетов состоялась зимой 1943 года. Коллектив ОКБ, работавший в это время в Сибири в очень уменьшенном составе, спроектировал и построил макет опытного двухмоторного самолета ЛЛ-143 (летающая лодка 1943 года). В составе приемной комиссии, рассматривавшей и оценивавшей проект и макет этого крупного воздушного корабля, я представлял интересы летной службы авиации Военно-Морского Флота. Комиссия весьма придирчиво выполняла свою миссию. И вновь главный конструктор очень благожелательно отнесся ко всем замечаниям и пожеланиям. На базе опытного ЛЛ-143 в первые же послевоенные годы был построен и принят на вооружение морской авиации самолет Бе-6. Эта мощная летающая лодка с крылом типа «чайка», с взлетным весом до 25 тонн (взлетный вес МБР-2 немногим более 3,5 тонны), развивавшая скорость до 400 км/ч, почти 20 лет была на вооружении частей авиации Военно-Морского Флота и в полярной авиации.

Во время личной встречи с Г. М. Бериевым, состоявшейся там же в Сибири, обратил внимание еще на одну черту характера главного конструктора — его стремление в любых условиях пополнять свои знания, изучать все последние достижения современной авиационной науки и техники и знакомить с ними работников ОКБ.

При выполнении полета на четырехмоторном самолете, оснащенном новейшим для 1944 года бортовым оборудованием, я совершил посадку на аэродроме, расположенном далеко от ОКБ. По телефону сообщил Георгию Михайловичу о своем полете. Он тут же попросил, если есть возможность, задержаться с вылетом дальше по маршруту хотя бы на сутки. Такая возможность была. На следующее утро Бериев и группа ведущих работников ОКБ уже была на аэродроме. И меня буквально поразила глубина и объективность оценок, которые он при внимательнейшем и детальном осмотре самолета дал его конструкции, приборному оборудованию, вооружению; острота, с которой замечал принципиально новые детали, которые, не скрою, прошли мимо моего внимания.

Надолго останутся в памяти последующие встречи с главным конструктором морских самолетов, в июле и декабре 1947 года. При содействии научных организаций его коллектив разработал проект и построил натурный макет одного из первых в мире реактив-

ных гидросамолетов — экспериментальной двухдвигательной летающей лодки Бе-Р-1. Специальной комиссии, в которую был включен и я, было поручено рассмотреть проект и макет. Почти неделю находилась комиссия в ОКБ. Главный конструктор, как и прежде, умело создавал атмосферу дружеской эффективной работы. Он терпеливо доказывал ошибочность одних замечаний и предложений и с благодарностью принимал другие. Когда в декабре комиссия собралась в ОКБ вновь, проект и макет были утверждены практически без замечаний. Экспериментальный Бе-Р-1 был построен в короткий срок и стал исходным для разработки гидросамолета Бе-10, принятого в серийное производство для вооружения частей авиации Военно-Морского Флота.

Следует отметить, что американская фирма «Мартин», начавшая примерно в это же время разработку боевого реактивного гидросамолета «Си Мастер», потерпела полную неудачу. Первый экземпляр ее реактивной летающей лодки, переданный на испытание в июле 1955 года, уже 7 декабря 1955 года потерпел катастрофу, успев налетать — да и то на «осторожных режимах» — всего 37 часов. Второй образец самолета, испытывавшийся в 1956 году, потерпел аварию. Фирма сделала все возможное, чтобы все же получить заказ на свой самолет. Для третьего экземпляра, проходившего испытание в 1958 году, в особо благоприятных условиях, была организована широчайшая реклама. Командование Военно-Морского Флота США заказало фирме 24 самолета, получило их в 1959 году и в конце этого же года сняло с вооружения и начало продавать на слом. Почти такая же судьба постигла и построенные в эти же годы в Англии реактивные гидросамолеты SBA-1 и «Принцесс».

Советская же Бе-10 со стреловидным крылом заняла место в самолетном парке морской авиации. На ней, кстати говоря, только в 1961 году было установлено 8 мировых рекордов скорости полета на различных дистанциях (без груза 912 км/ч, с грузом — 873,8 км/ч) и высоты с грузом в 1, 2, 5, 10 и 15 тонн.

Эти примеры показывают, что коллектив советского конструкторского бюро во главе с Г. М. Бериевым, опиравшийся в своей работе на помощь научных организаций, сумел успешно решить труднейшие задачи гидросамолетостроения. После Р-10 под руководством Г. М. Бериева был создан не имевший себе равных гидросамолет-амфибия М-12 с двумя турбовинтовыми двигателями. На этом самолете, принятом в серийное производство, установлено несколько десятков мировых авиационных рекордов. Уверенно несут на таких машинах службу морские летчики, охраняя рубежи нашей Родины.

За создание самолетов для авиации Военно-Морского Флота Георгий Михайлович Бериев был дважды удостоен Государственной премии, награжден несколькими орденами.

Полковник в отставке  
С. РЕЙДЕЛЬ,  
военный летчик 1-го класса



«КРЫЛЫШКИ»

# НА ОЧЕРЕДИ— МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ

Занятие ведет мастер спорта  
**В. НАСОНОВ,**  
руководитель авиамodelьной  
лаборатории

Дворца пионеров и школьников  
имени Н. К. Крупской  
Бауманского района Москвы

РАБОТА членов заочного клуба становится все сложнее. Мы уже с вами, ребята, построили немало летающих моделей, участвовали в соревнованиях. Впереди — более сложные конструкции. Очередная наша беседа — о моделях планеров. Но прежде о планере. Это летательный аппарат тяжелее воздуха.

Отличительные черты его — отсутствие двигателя и способность планировать, то есть совершать пологий спуск с высоты. Попадая в восходящие потоки, этот аппарат, внешне так похожий на птицу с неподвижно распростертыми крыльями, может летать без снижения и даже набирать высоту. Запускается он амортизатором или моторной лебедкой, для подъема планера на высоту используется и самолет-буксировщик.

Есть планеры учебные, тренировочные, экспериментальные. Во время Великой Отечественной войны планеры доставляли грузы партизанам, выбрасывали десантников.

Чтобы хорошо изучить полет этого безмоторного аппарата, построим и запустим несколько моделей планеров различных конструктивных схем.

● **«Летающее крыло»** (рис. 2). На плотном листе бумаги вычертите по сетке крыло, разметьте рули — элевоны и вырежьте заготовку модели. Концы крыла и рулей плавно отогните вверх для придания геометрической кривки — это обеспечит устойчивость в полете. Груз — скрепку прикрепите так, чтобы центр тяжести соответствовал положению, отмеченному на чертеже.

При запуске возьмите модель за заднюю кромку крыла и, слегка наклонив носовую часть, выпустите ее плавным движением по наклонной траектории. Правильно отрегулированная, она летает устойчиво и удивительно красиво. Регулируется модель изменением угла отклонения рулей и перемещением груза.

● **Свободнолетающий планер.** Хорошо летает в любое время года на открытом воздухе. Соревнования на продолжительность полета можно проводить на аэродромах или на поле, свободном от посевов. Сначала советуем построить самые простые модели — из наборов заготовок частей и деталей, выпускаемых предприятиями ДОСААФ.

● **Схематическая модель** (набор № 3 Гомельского завода). Проста по своему устройству (рис. 3). Все ее основные части — фюзеляж, крыло, стабилизатор и киль — выполнены необъемными и лишь в общих чертах напоминают конструкцию соответствующих частей планера, отсюда и название — схематическая.

Строить и запускать модель надо по инструкции. Благодаря треугольной форме крыла и хвостового оперения практически не бывает перекосов и модель почти не требует регулировки. Правильно собранная, она хорошо планирует, при запуске с рук пролетает 20—25 м. Для увеличения дальности полета можно запускать ее с возвышенности: против ветра, с легким наклоном вниз.

● **Планер «М»** (набор деталей Симферопольских мастерских спортивного моделизма и учебных пособий ДОСААФ). По своей конструктивной схеме (рис. 4) мало отличается от предыдущей, но наличие стартового крючка позволяет запускать ее с леера. К концу нитки (№ 10) длиной до 50 м привяжите небольшое кольцо из проволоки. На расстоянии 300—400 мм от кольца укрепите матерчатый флажок — он поможет определить, когда леер отцепится от стартового крючка.

Запускать с леера надо вдвоем: помощник выпускает модель под небольшим углом вверх, а сам конструктор буксирует ее, как воздушный змей, до набора высоты, равной длине леера. После отцепки модель переходит в свободный планирующий полет и летает около 1 мин.

● **Модель с объемным крылом** (детали набора «Три летающие модели» Симферопольских мастерских). Благодаря объемному крылу больше напоминает настоящий планер (рис. 5).

Для запуска требуется площадка размерами не меньше футбольного поля. Помните основные правила по технике безопасности: нельзя запускать модель ближе 1000 м от линий электропередач; не разрешается применять металлический леер.

● **Спортивная схематическая модель ЮАМ-08** (рис. 6). Ее построили авиамodelисты Дворца пионеров и школьников Бауманского района Москвы. Познакомимся с конструкцией и изготовлением ее. Модель из доступных материалов. Проста, послушна при запуске на леере, хорошо планирует, летает более 2 минут, а в восходящих потоках и дольше.

Перед началом работы внимательно изучите чертеж (рис. 7), подготовьте

инструменты, материал и рабочее место. Для склейки деталей используйте клей казеиновый, БФ-2, БФ-4, БФ-6, АК-20, ПВА. Хороший клей можно приготовить, растворив в ацетоне кусочки целлулоида.

Сначала начертим в натуральную величину рабочий чертеж модели (рис. 8), нервюру (9б) и центральную стойку крыла — кабанчик (рис. 10). Чертеж лучше выполнять на миллиметровой бумаге.

Фюзеляж состоит из рейки, носика, груза и двух накладок. На фанерную заготовку толщиной 3 мм переведите с чертежа контур носика (рис. 8а), выпилите лобзиком, обработайте напильником и шкуркой. В передней части выпилите отверстие  $\phi 26$  мм. Для рейки потребуется сосновая или еловая заготовка длиной 900 мм. Если нет рейки такой длины, ее можно склеить из двух, соединив их «на ус» (рис. 11а). Заготовку нужно выстругать до сечения  $12 \times 10$  мм, затем со середины обработать на конус до сечения  $6 \times 5$  мм. Нижние края рейки закруглите (рис. 11б).

В передней части рейки сделайте пропил шириной 3 мм, снизу выемку под выступ носика. Рейку приклейте к носу и закрепите гвоздиком (рис. 11в). Из свинца толщиной 1,5 мм вырежьте груз  $\phi 25$  мм, вставьте его в отверстие носика, закрепите круглыми накладками (фанера, картон)  $\phi 40$  мм. Когда клей высохнет, обработайте фюзеляж шкуркой, покрасьте цветными чернилами и покройте эмалитом или нитролаком. Носик оклейте цветной бумагой и нанесите на него инициалы с порядковым номером модели: ЮАМ-08.

Стабилизатор (рис. 8б) — из двух кромок (сосна, ель) сечением  $5 \times 2,5$  мм и двух законцовок (алюминиевая проволока  $\phi 1,5$  мм). Концы их обработайте, как показано на рис. 8б, предварительно расклепав законцовки на длину 25 мм. Закрепите их нитками и клеим на концах кромок. Устранив все перекосы, прикрепите стабилизатор к фюзеляжу (рис. 11г).

Киль (рис. 8в) выгните из алюминиевой проволоки  $\phi 1,5$  мм, отогнутые концы расклепайте. Установите его на фюзеляж между кромками внутри стабилизатора (рис. 11д) и закрепите концы. В среднюю часть стабилизатора вклейте планку ( $5 \times 2,5$  мм), в нижнюю часть киль — распорку ( $5 \times 1,5$  мм, рис. 11в).

Крыло (рис. 8г) — четыре кромки сечением  $10 \times 3$  мм (сосна, ель), две законцовки, девять нервюр, две соединительные накладки и кабанчик. Кромки срежьте с одной стороны (рис. 8г), законцовки из алюминиевой проволоки обработайте, как у стабилизатора. Из такой же проволоки согните 9 нервюр (рис. 9б). На кромках по чертежу разметьте места установки нервюр, затем каждую прикрепите нитками и клеим. Две полученные консоли соедините накладками (дюраль  $40 \times 8 \times 1$ , рис. 8г).

Кабанчик (рис. 10) — из бруска (липа, сосна) шириной 8 мм. В обоих выступах вырежьте углубления по форме кромок. Каркас крыла установите на кабанчик, проверьте равновесие, устранив перекосы, а затем закрепите его. Стартовый крючок (рис. 11ж) выгните из

Окончание  
читайте на стр. 30

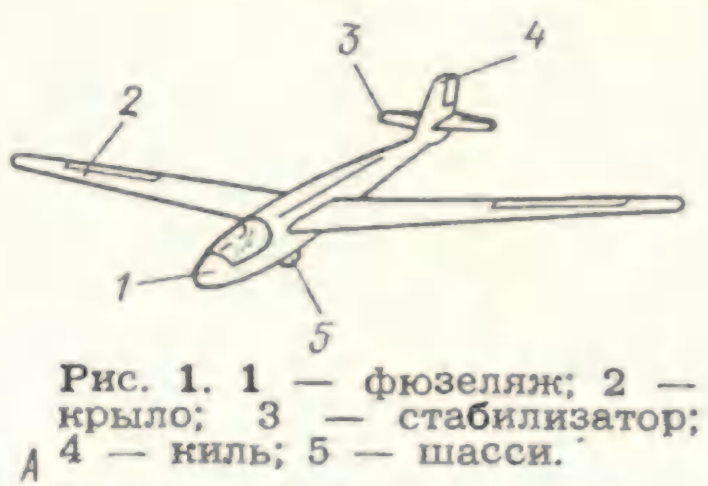


Рис. 1. 1 — фюзеляж; 2 — крыло; 3 — стабилизатор; 4 — хвост; 5 — шасси.

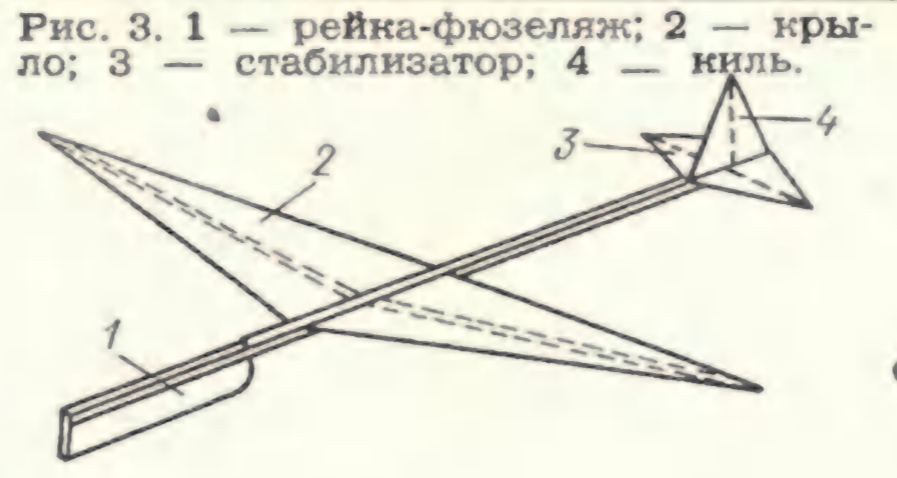


Рис. 3. 1 — рейка-фюзеляж; 2 — крыло; 3 — стабилизатор; 4 — хвост.

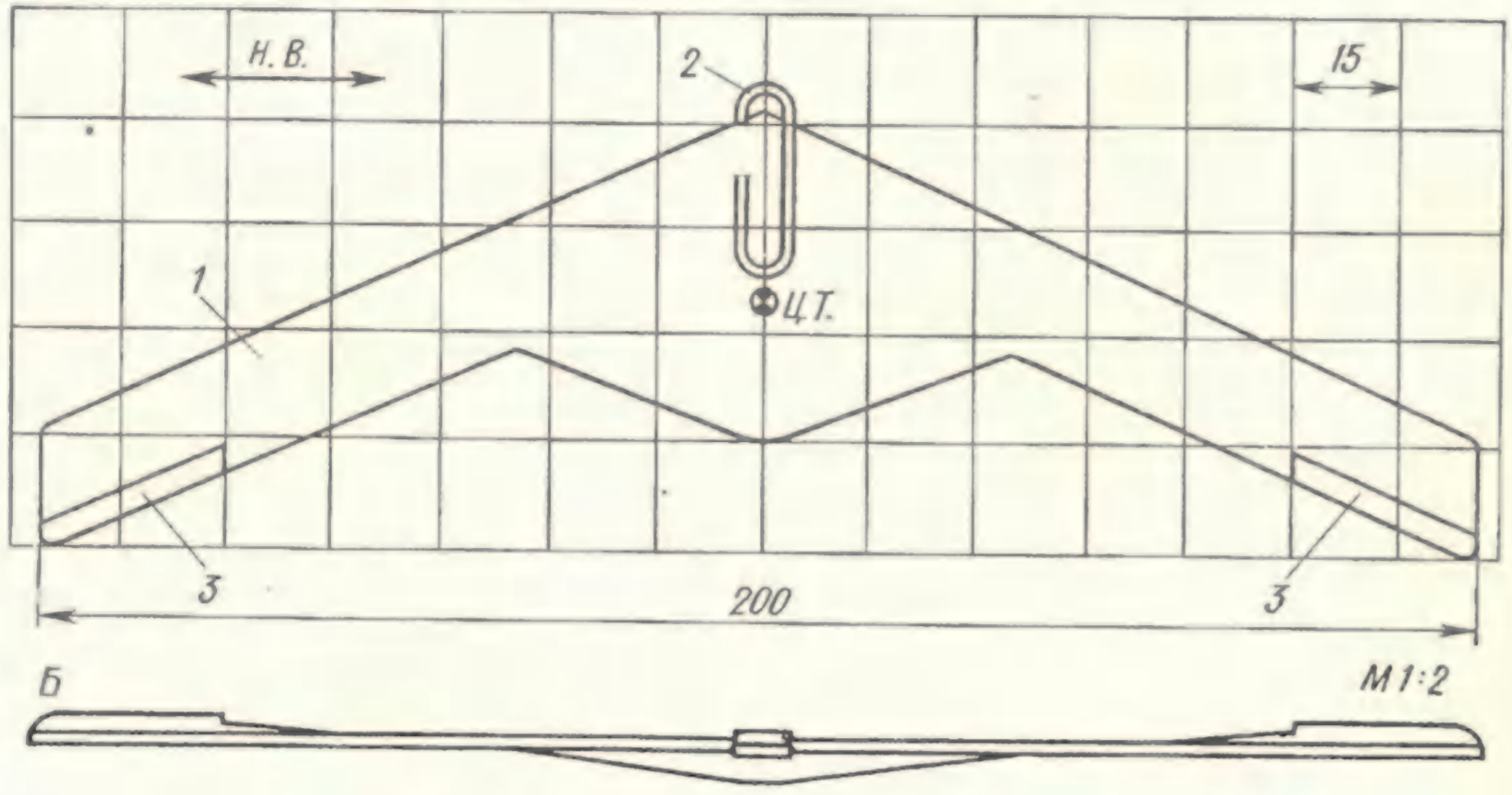


Рис. 2. А: 1 — крыло; 2 — груз; 3 — рули (элевоны). В: — вид сверху.

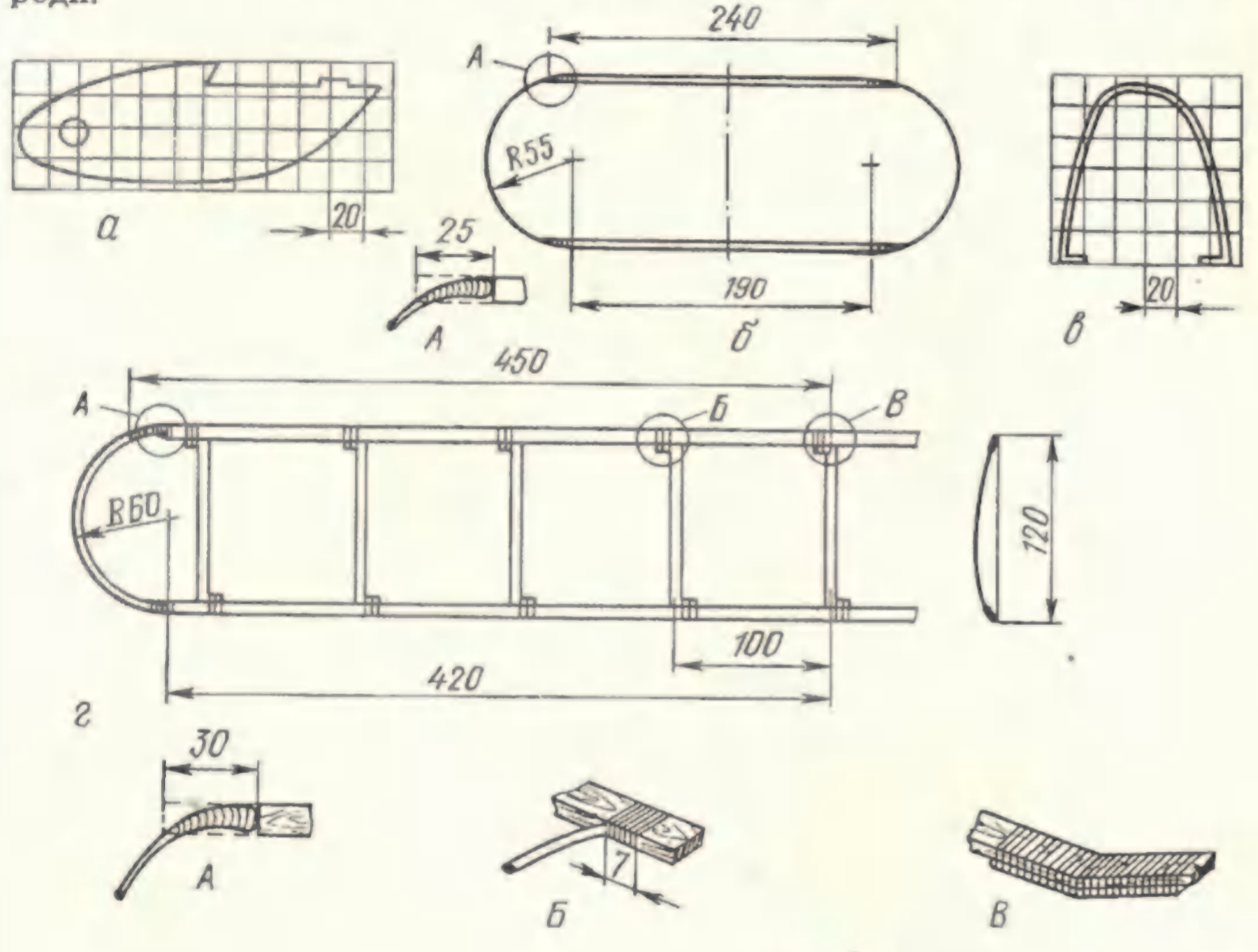


Рис. 8.

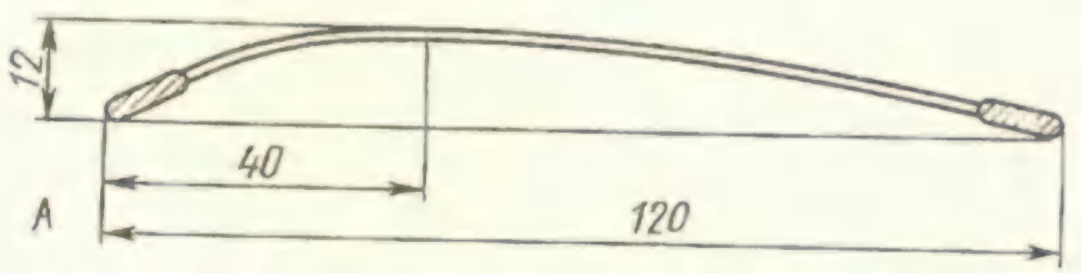


Рис. 9. А — профиль крыла; В — нервюра.

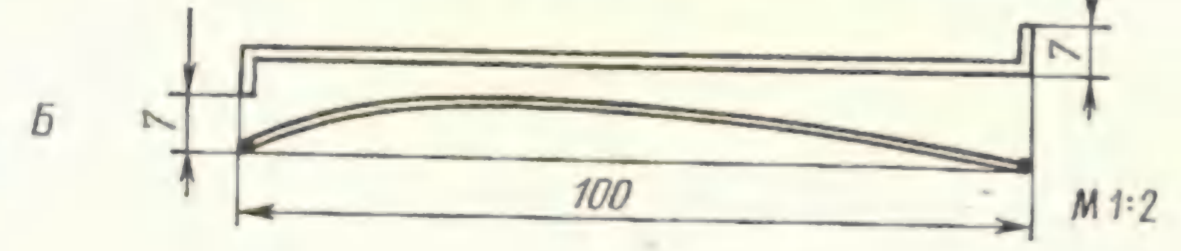


Рис. 10.

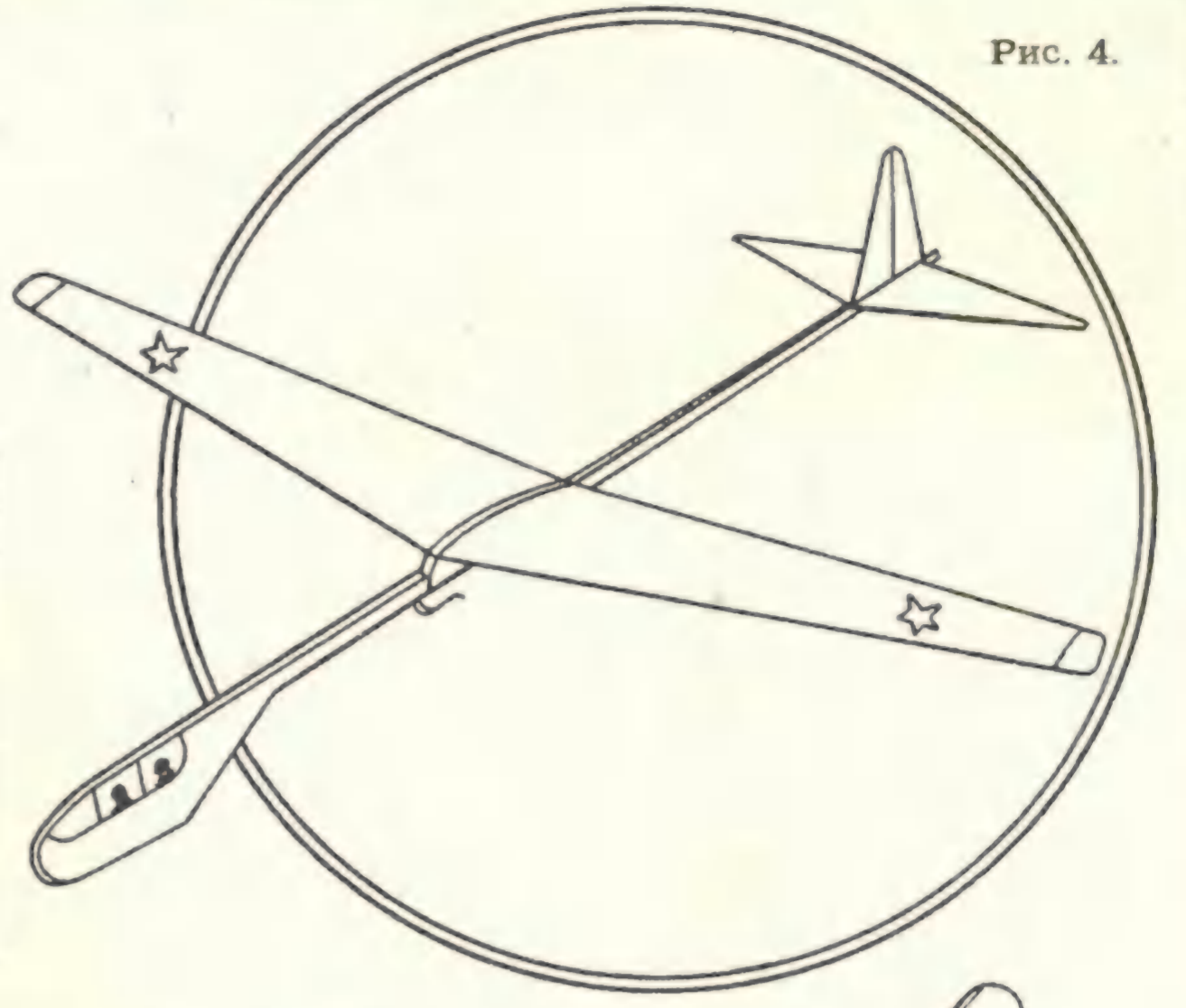


Рис. 4.

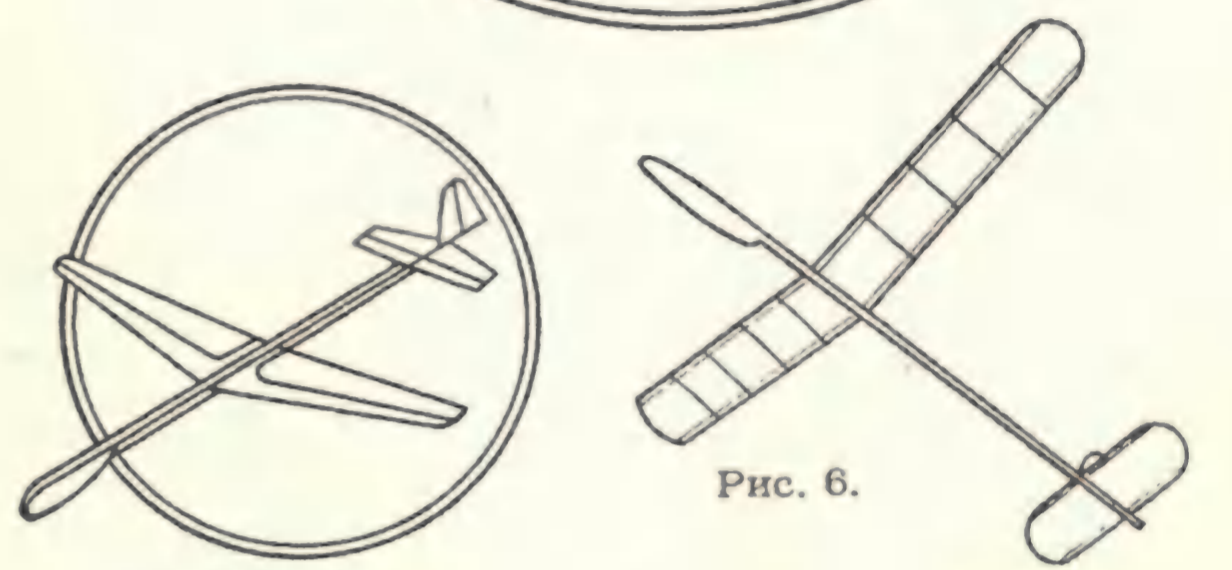


Рис. 5.

Рис. 6.

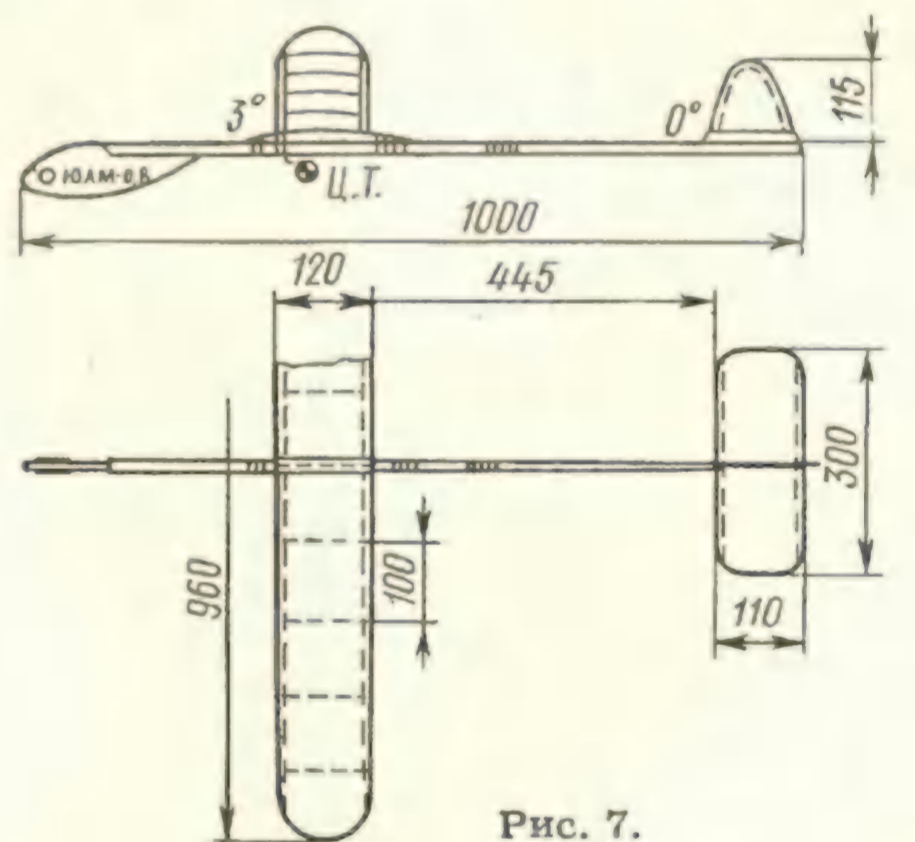


Рис. 7.

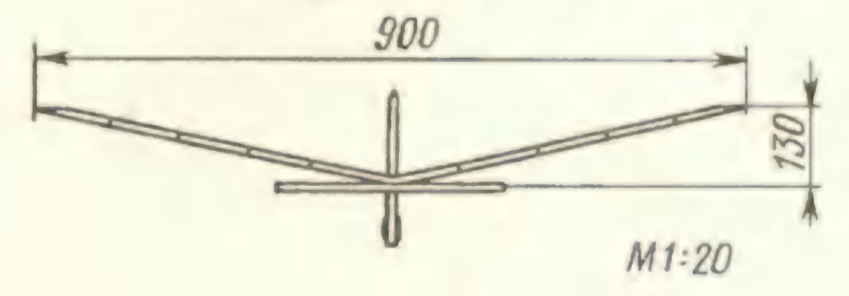
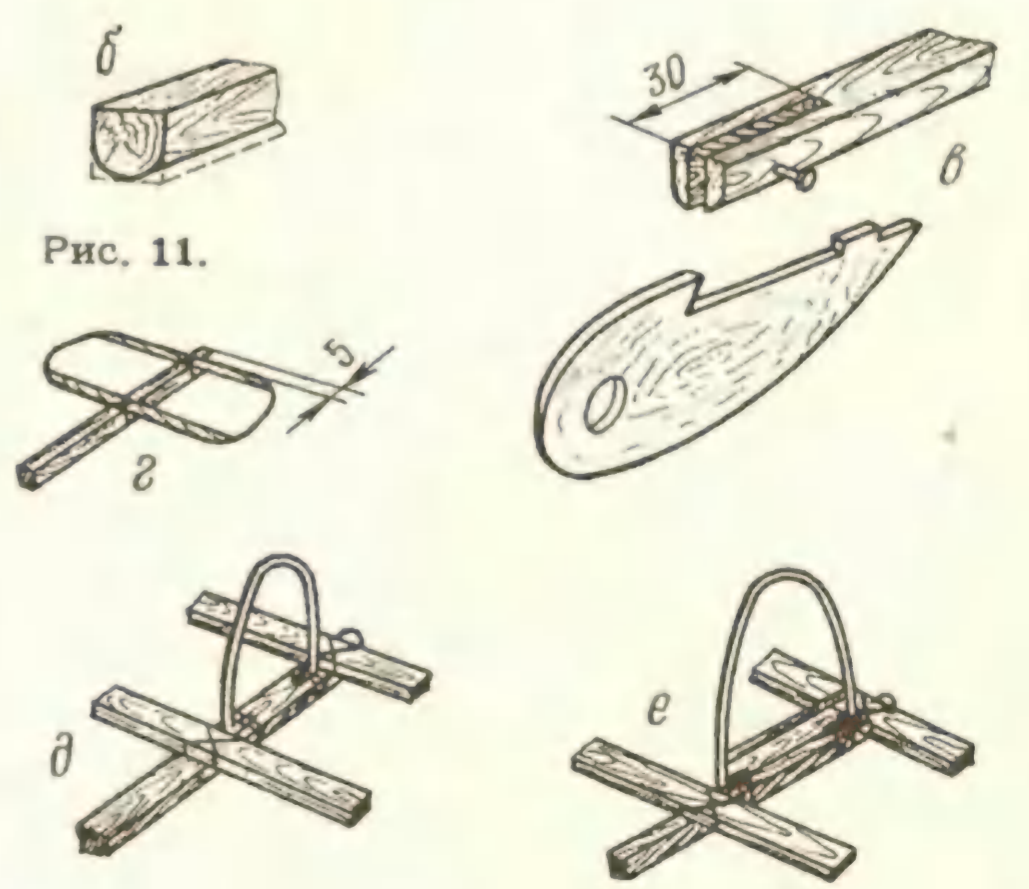
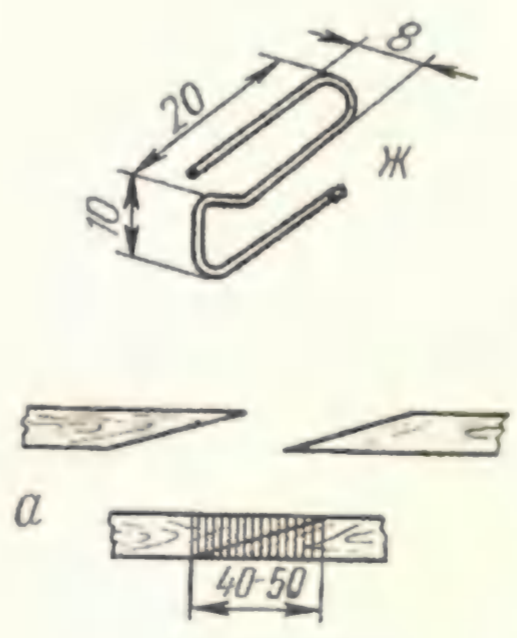


Рис. 11.



## Тебе, Родина! ЕСТЬ НОВЫЕ РЕКОРДЫ!

В ЧЕШЬ 60-летия образования СССР недавно состоялись соревнования парашютистов ДОСААФ, ВДВ и ВВС — всего 80 участников. Среди них известные и молодые перспективные спортсмены.

Погодные условия не баловали парашютистов. Туман, низкая температура, облачность мешали планомерной работе. Однако погода не охладила накала спортивной борьбы. Несколько раз была близка к установлению мирового рекорда восьмерка женщин во главе с Александрой Швачко. Но первой добилась успеха женская группа в составе Юрате Гутникене, Светланы Александровой, Ольги Баженовой (ВВС) и Зои Штулинг (ВДВ), поклавшая в двух прыжках нулевое отклонение от пятисантиметрового центра круга. Затем погода наладилась, потеплело. Владимир Бучнев показал результат, превышающий мировое дости-

жение — 20 приземлений точно в «ноль». Вслед за ним добивается успеха Валерий Швырев (ВДВ) — он 21 раз поразил цель. В 22-м прыжке — 0,24 м.

Мужская группа из 8 спортсменом уже на первой попытке зажгла на табло три «ноля» — это значит все ударили точно в нулевую мишень. Во втором прыжке семеро показали «ноль», у одного табло высветило — 0,01 м.

В этой группе работали: Александр Милованов (ДОСААФ), Владимир Бучнев, Евгений Бровкин, Владимир Цупко, Николай Чижов, Сергей Ульев (ЦСПК), Владимир Штулинг (ВДВ), Мекер Балаев (ДОСААФ).

Четверка мужчин — Владимир Колесник, Владимир Александров (ЦСПК), Сергей Шкурлат, Ленгер Абдурахманов (ВДВ) трижды приземлилась без отклонений от центра. В четвертом прыжке — 0,07 м.

Финальным аккордом соревнований явились результаты прыжков Зои Комратовой (ЦСПК). Она 12 раз поразилась в 13-м прыжке отклонение составило 0,18 м.

Достижения советских парашютистов направлены в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения их в качестве мировых рекордов.

В. МИРОНОВ,  
тренер Центрального  
спортивно-парашютного клуба  
Рязань

## ЮНЫХ АВИАМОДЕЛИСТОВ ЗАОЧНЫЙ КЛУБ

### Окончание.

стальной проволоки  $\varnothing$  1,5 мм, прикрепите его к фюзеляжу впереди Ц. Т. модели на 10—15 мм.

Для обтяжки модели используйте папирсную или микалентную бумагу. Стабилизатор и крыло оклеиваются с верхней стороны, киль — с обеих сторон. Для работы используйте жидкий казеиновый клей. Сначала нарежьте полоски писчей бумаги шириной 3—4 мм и наклейте сверху на нервюры и кромки крыла. Каждая консоль крыла оклеивается отдельно. Лишнюю бумагу с кромок крыла и стабилизатора срежьте бритвой или счистите шкуркой, а на законцовках оставьте края шириной 2—3 мм, так чтобы их можно было обогнуть вокруг проволоки.

Готовое крыло установите на фюзеляжной рейке — передняя кромка на 40 мм впереди Ц.Т., затем закрепите его резиновой нитью по концам кабачика.

Теперь попробуйте запустить модель

с рук. Если она пикирует — подвиньте крыло вперед, при кабрировании — назад. С правильной центровкой модель пролетит 15—20 м.

Запуск на леере — против ветра. Модель должна без крена набрать высоту и перейти в планирующий полет. Если при запуске на леере она продолжает немного пикировать, нужно увеличить угол атаки крыла, если кабрирует — уменьшить. Бывает, планер на леере клонится в сторону — значит есть перекос киль или запуск производился с боковым ветром.

В случае, когда планер на леере не набирает высоту, передвиньте крючок на 5—10 мм ближе к центру тяжести. Иногда модель резко взлетает, затем кренится на крыло и падает, в таком случае крючок отодвиньте вперед на 5—10 мм.

Если слишком сильно тянуть леер, при первом же запуске легко разбить неотрегулированную модель. Помните: когда почувствовали, что модель стремительно идет вниз — ослабьте натяжение леера, а если не слушается управления, мгновенно выбросьте леер из рук — модель перейдет в планирование и будет спасена.

...Стремительный взлет, четко сработавший механизм, и модель, слегка покачивая крыльями, — в свободном полете. Кто-то из наблюдавших ребят с доброй улыбкой воскликнул — курносая полетела!

Да, есть сходство! Конструктивно модель планера со стартовым резиномоторным механизмом проста в изготовлении, да и материал на ее постройку идет самый что ни на есть подручный: алюминиевая проволока, обрезки сосновых, осиновых или еловых реек, крошечная жесть, спицы, любой нитроклей. Тщательно сделайте разметку воздушного винта на бруске липы или осины, точно и последовательно его обработайте. Затем следует доводка геометрических данных и весовой симметрии лопасти.

Полностью готовый винт с двухсторонним покрытием нитролаком имеет массу 9—10 г. При пайке подшипника винта (7), после обжатия осевого отверстия, введите в него бамбуковый стерженец, он предотвратит подтек олова. В верхнюю подшипника вставляется Л-образная скобка из стальной проволоки  $\varnothing$  1 мм и запаивается. Два ее отгиба служат ос-

и нервюр делается на высоте проката, то есть на «ребро».

Оклейте крыльев и хвостового оперения лучше сделать конденсаторной, средней толщины, бумагой, она достаточно прочна, легко натягивается и при замене почти не требует зачистки карбаса крыла или оперения. Носик фюзеляжа (2) выпиливается из 10-миллиметровой фанеры, но его масса недостаточна и поэтому к его нижней передней части прикрепляем стальные или свинцовые шайбочки, чтобы общая масса его была равна 40 г.

Много зависит от того, как сделан резиномотор. Рекомендуем для его изготовления применять резиновую нить сечением  $2 \times 1$  мм. Для точной длины мотора уложите 12 раз сплошную резиновую нить между двумя гвоздиками, забитыми в кусок фанеры или доски на расстоянии 365 мм. Там, где сошлись оба кончика резины (длина кончиков должна быть с запасом), сделайте аккуратную перетяжку узкой лентой лейкопластыря и стяните ниткой, чтобы образовалась петелька. Этой петелькой одените резиномотор на ось воздушно-

го винта (18), она удобна при его закручивании дрелью; одним граммом карторового масла пропитайте его. Масса готового резиномотора — 20 г.

Модель собрана, отрегулирована на планирующий полет, механизм приложен.

Теперь — соревнования. Чья модель покажет большее время полета от старта до приземления, тот станет победителем первого этапа соревнований, то есть резиномоторного варианта.

Помните, что стартовать нужно с учетом направления ветра. Он должен быть слева под прямым углом к направлению пуска. Примерный угол пуска модели относительно горизонта 35—40°.

Следующий этап кружковых соревнований следует провести в более тихую погоду, то есть при скорости ветра до 3 м/с.

Для всех участников подготавливается один 50-метровый леер (нитки — 10 номер). Вымпел сделайте двухцветный. Таких его легче найти.

Проведите жеребьевку выхода на старт. Запуск планера значительно сложнее резиномоторного старта. У большинства ребят имеется опыт в запуске



## Советы кружковцу

Змеев, но он не может быть просто скопирован, так как угловая скорость подема планера — величина меняющаяся и ее необходимо чувствовать и регулировать, убыстряя бег или плавно замедляя его, а в момент схода планера с леера его продольная ось была бы близка к углу планирования.

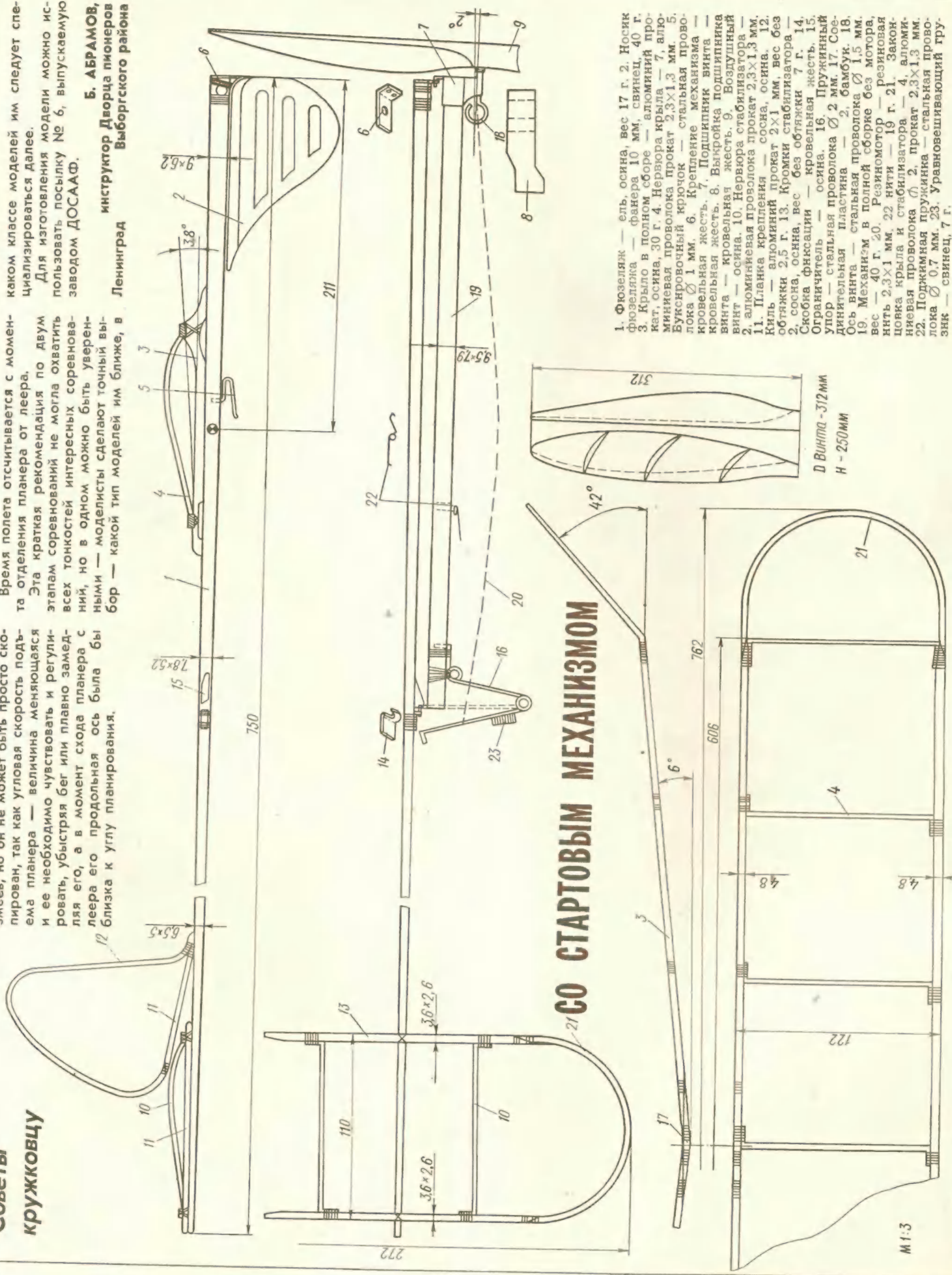
Время полета отсчитывается с момента отделения планера от леера.

Эта краткая рекомендация по двум этапам соревнований не могла охватить всех тонкостей интересных соревнований, но в одном можно быть уверенными — моделисты сделают точный выбор — какой тип моделей им ближе, в

каком классе моделей им следует специализироваться далее.

Для изготовления модели можно использовать посылку № 6, выпускаемую заводом ДОСААФ.

**Б. АБРАМОВ,**  
инструктор Дворца пионеров  
Выборгского района  
Ленинград



## СО СТАРТОВЫМ МЕХАНИЗМОМ

1. Фюзеляж — ель, осина, вес 17 г.
2. Носик фюзеляжа — фанера 10 мм, свинец, 40 г.
3. Крыло в полном сборе — алюминий прокат, осина, 30 г.
4. Нервюра крыла — 7, алюминевая проволока прокат 2,3x1,3 мм.
5. Буksировочный крючок — стальная проволока  $\varnothing$  1 мм.
6. Крепление механизма — кровельная жесть.
7. Подшипник винта — кровельная жесть.
8. Выкройка подшипника винта — осина.
9. Воздушный винт — осина.
10. Нервюра стабилизатора — алюминевая проволока прокат 2,3x1,3 мм.
11. Планка крепления — сосна, осина.
12. Киль — алюминий прокат 2x1 мм, вес без обтяжки 2,5 г.
13. Кромки стабилизатора — сосна, осина, вес без обтяжки 7 г.
14. Скобка фиксации — кровельная жесть.
15. Ограничитель — осина.
16. Пружинный упор — стальная проволока  $\varnothing$  2 мм.
17. Соединительная пластина — 2, бамбук.
18. Ось винта — стальная проволока  $\varnothing$  1,5 мм, вес — 40 г.
19. Резиномотор — резиновая лента 2,3x1 мм, 22 нити — 19 г.
20. Законцовка крыла и стабилизатора — 4, алюминевая проволока  $\varnothing$  2, прокат 2,3x1,3 мм.
21. Поджимная пружинка — стальная проволока  $\varnothing$  0,7 мм.
22. Уравновешивающий грузик — свинец, 7 г.

$\varnothing$  ВИНТА - 312 мм  
H - 250 мм

M 1:3



● Летчик-истребитель А. И. Смирнов перед очередным боевым вылетом. (Фото 1943 года).

ПОДВИГУ КРЫЛАТЫХ — 40 ЛЕТ

## В АТАКЕ АЛЕКСАНДР СМИРНОВ

...126-Й ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ авиационный полк вчера прибыл под Сталинград в район боев. А сегодня у командира эскадрильи капитана Смирнова уже шестой вылет. И каждый вылет — сражение.

Час назад, над Гумраком двадцатитрехлетний комэска схватился с парой «мессеров». Смелый и стремительный обманный маневр — и он на хвосте у фашистского истребителя. Длинная прицельная очередь. Охваченный пламенем, Me-109, разваливаясь, врзается в лесопосадку.

Утром истребители сопровождали группу Ил-2, которые наносили бомбово-штурмовой удар по танковой колонне противника. Когда «летающие танки» пересекали Волгу, Смирнов в стороне, над переправой, увидел девятку вражеских «юнкерсов». Капитану страстно захотелось немедленно ударить по Ю-87, но дисциплина удерживала — нельзя оставить без охраны группу «ильюшиных». И как же обрадовался, когда в наушниках услышал голос командира полка:

— Сокол-3, над переправой «юнкерсы», ударьте по ним.

— Вас понял, — ответил Смирнов и отвалил влево с ведомым, приказав заместителю сопровождать «илы».

«Юнкерсы» сначала не заметили наших. Истребители вихрем ворвались в середину вражеской стаи. С первой атаки Смирнов прошил из пушки головную машину. Фашистский самолет задымил, отвернул в сторону и врзнулся в воду. Следующего фашистского пикировщика сбил ведомый.

На помощь «юнкерсам» примчалась пара Me-109. И закружилась карусель! Смирнов вертелся чертом, но и фашисты не уступали. На крутом вираже капитан вдруг почувствовал обжигающий удар по правой ноге. В горячке схватки Александр не успел даже

подумать о ранении. Маневрируя в клубах дыма от горящего нефтехранилища, он дотянулся до ведущего «мессера». Вписал его в перекрестие прицела и нажал на гашетку. Прогремела короткая очередь. Но другой «мессер» успел на доли секунды опередить капитана. Пуля пробила руку. Громадным усилием воли летчик удержал самолет на атакующем курсе. Какие-то мгновения самолеты неслись по одной прямой. Потом вновь вошли в крутой вираж, стремясь поразить друг друга.

Очереди прогрохотали почти одновременно. «Мессер», а за ним и самолет Смирнова пошли к земле. «Мессер» объятый пламенем, а краснозвездная машина просто в нарастающем пикировании.

Не помнит Смирнов, как ему с двумя ранами удалось вывести машину в горизонтальный полет, открыть «фонарь» и выброситься на парашюте. Очнулся на госпитальной койке...

В Сталинградском небе за несколько дней Смирнов сбил четыре фашистских самолета.

А начиналась летная биография Александра Смирнова так. Было это задолго до Великой Отечественной. В один из дней в приемную военного комиссара Кировского района Москвы пришел совсем молоденький, худощавый, но высокий не по годам паренек.

— Прошу направить в Испанию, — сказал он смущенно, — хочу бить фашистов.

Комиссар посмотрел на юношу, улыбнулся:

— К сожалению, не могу. Военкомат не занимается этим, — погасил улыбку, помолчал, — вот если бы вы были летчиком... Летчики там очень нужны. — Опять помолчал: — Да и не только там.

Военком думал, что молодой человек повернется, но он не уходил.

— А где можно быстро научиться летать?

— Где быстро, не знаю, — ответил военком, — вот где вообще обучают летать, подскажу. Идите в аэроклуб.

Наутро заявление комсомольца уже рассматривал начальник Кировского аэроклуба Осоавиахима. К заявлению было приложено и ходатайство райкома ВЛКСМ.

Аэроклуб Смирнов окончил с отличием. Закончено на отлично и Борисоглебское авиационное училище. Его спросили, где бы молодой лейтенант хотел служить. Не задумываясь, летчик ответил:

— Прошу направить туда, где труднее, где больше всего необходимо.

Так он оказался на затерянном среди заснеженных сопok аэродроме. Трудно пришлось авиаторам, особенно молодым, в условиях дальневосточных пятидесятиградусных морозов, в небытом еще в те времена крае.

Тяжелые погодные условия долго не давали возможности летать. Выпускали сразу на боевом И-16.

В первый день вырывают на старт те, в ком более всего уверены. Среди них и лейтенант А. Смирнов. Первые взлеты и посадки, пилотаж в зоне. Полк быстро восстановил боевую готовность. И это оказалось, как нельзя, кстати. В мае 1939 года в степях у реки Халхин-Гол вспыхнули боевые действия. Самураи бросили в бой свои лучшие войска, в том числе и отборные авиационные части.

Первого самурая комсомолец А. Смирнов сбил через месяц после начала боев — 7 июля, а к концу операции в книжке летчика 22-го истребительного авиационного полка числилось 6 уничтоженных лично неприятельских самолетов и 3 в составе группы.

Учил лейтенанта неотразимым соколиным ударам сам командир полка прославленный летчик-истребитель, ставший в небе Халхин-Гола дважды Героем Советского Союза, Григорий Пантелеевич Кравченко, учили и другие мастера воздушного боя — Борис Смирнов, Сергей Грицевец.

В ноябре 1939 года участники сражений на Халхин-Голе прибыли в Москву. В Кремле, вручая орден Ленина Александру Смирнову, Михаил Иванович Калинин несколько дольше задержал его руку в своей. Всесоюзный староста, очевидно, был удивлен молодостью летчика.

В Великую Отечественную в боях с фашистами Смирнов умножил счет своих побед в грозном военном небе.

...Бывалый воздушный ас и ныне в строю. Его часто можно видеть в гостях у пионеров московской средней школы № 834. Воспитанник Ленинского комсомола выступает перед юной сменой с рассказами о былых сражениях, о друзьях-товарищах, с которыми в молодые комсомольские годы крыло к крылу ходил в дерзкие стремительные атаки на врага.

Полковник запаса  
А. МЕЛЬНИКОВ

Москва

## По страницам зарубежных авиационных журналов

В статье об 11-м мировом первенстве говорится:

Участие в таком чемпионате сопряжено с большими трудностями. Можно представить себе, с какими трудностями приходится сталкиваться руководителям команды при сборе необходимых средств, отправке нескольких самолетов и большой группы людей за океан. Питание и забота о команде имеют большое значение для успеха на чемпионате мира. Все вопросы должны быть улажены, если мы хотим, чтобы летчики сборной команды были в хорошей форме к началу чемпионата. Добавьте сюда финансовые трудности, которые испытывали американские команды на протяжении всей истории участия в чемпионатах мира по высшему пилотажу.

Нельзя забывать, что американская команда финансируется из частных источников. Для проведения тренировок, приобретения самолетов, оплаты транспортных расходов и расходов по участию в чемпионатах американское правительство не выделяет никаких средств. Можно с уверенностью сказать, что большинство предпочитают, чтобы так оставалось и впредь; это — дань командам прошлых лет, которые успешно выступали на средства от частных лиц, не дожидаясь подачек от правительства. Команды из стран восточного блока [имеются в виду социалистические страны. — Ред.] не испытывают подобных трудностей — тренировки проходят круглый год, и самолеты предоставляются бесплатно, летчики этих стран не обременены заботами заработать себе на хлеб — в отличие от большинства западных участников. [Что и говорить — вынужденное признание!]

В этом году, — продолжает журнал, — было решено послать на чемпионат полную команду в составе 5 летчиков и 4 летчиц и по самолету на каждого участника. Руководство команды пришло к мнению, что лучший результат будет достигнут, если у каждого американского участника будет свой спортивный самолет. Бюджет команды на участие в чемпионате мира составил 140000 долларов. Для сбора этой суммы был создан комитет во главе с Д. Тэйлором — активным летчиком, директором чемпионата мира 1980 г. и опытным специалистом в этих вопросах. Сознавая, что такую сумму невозможно получить только от частных лиц, Тэйлор решил привлечь к финансированию различные компании, связанные тем или иным образом с самолетным спортом, а также организовать воздушные праздники, сбор от которых шел в фонд участия в предстоящем чемпионате мира. Всего было собрано 170000 долларов. Это — дань системе свободного

## ВЫНУЖДЕННОЕ ПРИЗНАНИЕ

КАК МЫ УЖЕ СООБЩАЛИ [«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» № 11 ЗА 1982 ГОД], СБОРНЫЕ КОМАНДЫ СССР ПО ВЫСШЕМУ ПИЛОТАЖУ [МУЖСКАЯ И ЖЕНСКАЯ] ОДЕРЖАЛИ ВНУШИТЕЛЬНУЮ ПОБЕДУ НА 11-м ЧЕМПИОНАТЕ МИРА. ВОЗВРАЩЕН НА РОДИНУ КУБОК ИМЕНИ П. НЕСТЕРОВА. АБСОЛЮТНУЮ ПОБЕДУ ЗАВОЕВАЛ ЛЕНИНГРАДЕЦ ВИКТОР СМОЛИН. ЧЕМПИОНАМИ МИРА СТАЛИ СОВЕТСКИЕ СПОРТСМЕНЫ ЮРГИС КАИРИС [ЛИТВА] И МОСКВИЧКА ХАЛИДЭ МАКАГОНОВА. ОБ ИТОГАХ ЧЕМПИОНАТА ВЫСКАЗАЛИ МНЕНИЕ МНОГИЕ АМЕРИКАНСКИЕ И ЗАПАДНОЕВРОПЕЙСКИЕ ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ. ПЕРЕД НАМИ ЖУРНАЛ «СПОРТ АЭРОБАТИКС» [США].

предпринимательства этой страны.

Далее журнал «Спорт аэробатикс», анализируя ход спортивной борьбы по отдельным упражнениям, рассказывает о подсчете очков по системе Тарасова—Бауэра, основанной на статистическом методе, без чего невозможно было бы добиться объективного судейства.

Один из самых интересных аспектов любого авиационного соревнования — самолеты, замечает журнал. Не был исключением и нынешний чемпионат. Большинство спортивных самолетов участвовали и на прошлых чемпионатах. Новыми были советский Як-55, французский КАП-21. Другие — КАП-20, различные модификации спортивного самолета Питс С-1, Питс С-2С, модифицированные Стефенс Акро [Лазер],

Злин-50Л. Большинство — самолеты-монопланы. Но это далеко не значит, что биплан как спортивный самолет ушел в прошлое.

Часто между спортсменами возникают продолжительные дискуссии о преимуществах того или иного самолета, одно можно с уверенностью сказать, что эти дебаты никогда не закончатся. Среди бипланов впервые на чемпионате был представлен самолет «Солюшн», на котором выступал американский летчик К. Виск. Невзрачный на вид с двигателем Лайкоминг мощностью 300 л. с. и трехлопастным пропеллером Гоффман, это современный, хорошо разработанный, чисто спортивный самолет, отличные летные характеристики которого особенно проявились при выполнении последнего производного упражнения. К сожалению, отличное выступление американских летчиков в последнем упражнении не позволило им завоевать титул абсолютного чемпиона мира, так как 4-минутная программа не имеет такого большого коэффициента трудности как другие упражнения чемпионата.

Новым чемпионом мира стал Виктор Смолин [СССР]. У женщин американка Бэтти Стюарт. Она защитила звание абсолютной чемпионки мира 1980 года, несмотря на сильную конкуренцию со стороны советских участниц. В командном зачете чемпионами мира стали советские летчики, на втором — США, на третьем — ЧССР. У женщин на первом месте команда СССР, на втором — США и на третьем — Франции.

«Спорт аэробатикс» дает оценку нашим самолетам. После окончания чемпионата большинство американских летчиков изъявило желание полетать на Як-50 и после этих полетов прониклись еще большим уважением к советским летчикам, подчеркивает журнал, потому что наряду с хорошей комбинацией двигателя и пропеллера самолет Як-50 тяжел в управлении, при выполнении некоторых фигур необходимо работать двумя руками, недостаточно эффективен руль направления.

На Як-55 выступал один советский летчик М. Молчанюк. По итогам чемпионата занял 16-е место — неплохой результат, если учесть, что он налетал на этом самолете по программе чемпионата всего около 15 часов. Советская сторона признает, что самолету необходимы доработки, так как его показатели ниже старого образца Як-50.

Церемония награждения проходила так, как это умеют делать только в Европе, — замечает журнал, — парад участников, военный оркестр, исполнение национальных гимнов победителей, красивые призы — все сделано по первому классу.

ФЕВРАЛЬ

**Февраль 1903 г.** В классической работе «Исследование мировых пространств реактивными приборами», опубликованной в журнале «Научное обозрение» № 5, К. Э. Циолковский впервые в мире изложил научно обоснованные теоретические предпосылки межпланетных полетов, полета ракеты, расчеты расхода топлива, определение коэффициентов полезного действия. Он дал также схему устройства жидкостного реактивного двигателя.

**3 февраля (21 января) 1918 г.** В. И. Ленин принял в Смольном трех членов коллегии по управлению воздушным флотом, беседовал с ними по всем основным вопросам строительства Красного Воздушного Флота, дал указания, которые были отражены в приказе Наркомата по военным и морским делам.

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

«ВЗЛЕТ ПО ТРЕВОГЕ»

Авиационному читателю знакомо имя Василия Резника по книгам «Красные летчики Севера», «В центре круга», а не так давно вышел в свет его новый сборник рассказов «Взлет по тревоге»\*. Полковник запаса В. Резник служил в частях морской авиации Балтийского и Тихоокеанского флотов инженером эскадрильи, полка, затем преподавал в Военной инженерной академии.

В книге «Взлет по тревоге» десять рассказов — десять ярких, запоминающихся повестей о военных вертолетчиках, несущих службу в условиях сурового Севера, где, как верно и метко говорит автор, дальняя даль, тундра без ориентиров, переменчивая погода, где метель, туман, где нельзя взлетать, а взлетать надо...

Мужества вертолетчикам Крайнего Севера не занимать. Автор любовно рисует портреты своих героев, людей сильного духом, беззаветно преданных делу, горячо любящих нелегкую свою профессию.

Было время, когда в отряде вертолетчиков служили лишь самоучки, летчики, списанные по разным причинам из истребительной авиации. Теорию и практику они осваивали на ходу, не верили, как пишет автор, что этот «зеленый сундук с рычагами и колесами действительно полетит, а главное, благополучно сядет. При одном взгляде на зубчатое колесо редуктора думалось о коварстве и неблагодарности судьбы». Но со временем попривыкли, стали летать и даже неплохо.

Среди подобных летчиков — капитан Плюсин, бывший командир эскадрильи перехватчиков. Пошатнулось здоровье, списали с летной работы, послужил штурманом наведения, подлечил сердце. А летать хотелось во что бы то ни стало. И когда предложили вертолет, стал летать на нем. В первые месяцы он провел в воздухе больше, чем остальные летчики отряда вместе взятые. После двух-трех полетов уставал так, словно сутки рожь молотил. Окончательно поверил в машину после одного случая, когда пришлось взлететь по вызову пограничников. Ночь, внизу — лесное болото, в луче посадочной фары лишь кочкарник в соснах. Но именно отсюда сигнализировала ракетой пограничный наряд. Надо садиться. Сел среди торчащих пик сосен. Тогда и понял он, что с вертолетом — надолго, до конца и ужного штурвала в руках не будет.

Прикипели сердцами летчики-самоучки к вертолетам и, поверив в машину, стали летать в холод, ветер, дымку, мо-

**7 февраля (25 января) 1918 г.** издан приказ Народного Комиссариата по Военным Дела № 84, подписанный Э. Складским и М. Кедровым. В его первом пункте говорилось: «Все авиационные части и школы сохранить полностью для трудового народа». Он не распространялся на части Красной Армии и был направлен на выявление имевшихся в стране авиационных сил и средств, их мобилизацию и установление руководства ими органов Красной Армии или Советов депутатов.

**65 лет назад (11 февраля 1918 г.)** Совет Народных Комиссаров принял декрет об организации Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

**23 февраля 1928 г.** Общество друзей Воздушного Флота (ОДФ) передало Красной Армии подарок — 65 боевых самолетов, построенных на средства, собранные членами Общества.

**1 февраля 1943 г.** Эскадрилья самолетов Як-7б имени Героя Советского Союза Лизы Чайкиной, построенная на средства, собранные комсомольцами Калининской области, по решению ЦК ВЛКСМ была передана 630-му истребительному авиационному полку.

рость, облачность, перевозить грузы, спасать людей, попавших в беду на море или в тундре. А потом в отряд стали прибывать летчики из вертолетных училищ — задорные, технически грамотные.

Выпускник училища лейтенант Житнев появился в отряде в те дни, когда на машинах проявилась неожиданно загаданно болезнь — «вождение» ручки. Ему удалось быстро найти причину «вождения» — ее устранили и несущие винты заработали как часы. Знание техники, уверенность в машине и в себе молодого летчика Житнева утвердили авторитет молодых.

В рассказе «Знакомый почерк» речь идет о преемственности поколений советских авиаторов. Ветеран гражданской войны Анисимов приезжает на Север, на тот самый аэродром, с которого не раз взлетал в бой с врагами революции. Многие узнал ветеран о современной авиации, многих летчиков, механиков по-отцовски успел полюбить, сам поведал им о том, как били врага в гражданскую, как учились воевать, обретать мастерство и каковой кровью это доставалось. Да, разные поколения служили и служат в авиации, но почерк у них один — верность революции, своему народу.

С любовью пишет автор о наземных тружениках авиации — инженерах, техниках, механиках. Вот готовится взлетать экипаж вертолета: «Командир запросил по радию разрешения взлетать и требовательно взглянул на Синева. Механик привычно посмотрел, убрал ли колодки, не появилась ли течь, сняты ли все чехлы, не открылся ли случайно какой-нибудь лючок, — и приложил руку к головному убору.

Так было всегда. Последнее добро на взлет вертолета дает не маршал, не инженер, не другой какой чин — его дает механик. И, получив это последнее благословение земли, вертолет взмыл в вечернее небо...»

Умная, добрая книга вышла из-под пера авиационного инженера Василия Резника. Надо надеяться, что он еще порадует читателя новыми произведениями о людях современной авиации.

М. ГОЛЫШЕВ

РАЗНОСТОРОННИЙ  
ТАЛАНТ

В ЛЕНИНГРАДЕ, на 14-й линии Васильевского острова, привлекает внимание шестизэтажное здание строгой архитектуры — дом № 31—33. На его стене белеет мраморная мемориальная доска с надписью: «В этом доме с 1912 по 1941 год жил первый конструктор парашюта в России Котельников Г. Е.» Неподдалеку от города на Неве, в семи километрах от Гатчины, расположен поселок Котельниково — бывшая деревня Салюзи. Здесь в 1912 году, на поле лагеря воздухоплавательного парка, проходили историче-

ские испытания первого в мире ранцевого парашюта. А в Москве, на Новодевичьем кладбище, на высоком постаменте с изображением парашюта — памятник, созданный известным скульптором Г. Постниковым. На граните высечены слова: «Г. Е. Котельников — основоположник авиационного парашютизма».

Но лучшим памятником Глебу Евгеньевичу Котельникову служат многочисленные купола парашютов, раскрывающиеся над аэродромами аэроклубов, спасающие летчиков в аварийных ситуациях, бережно спускающие на землю воздушных десантников, доставляющие на Венеру и Марс космические аппараты. И хотя парашютная техника за последние годы ушла далеко вперед, хотя последние конструкторы создали замечательные образцы ее самого различного назначения, — исходной точкой всех этих достижений послужил «ранец-парашют РК-1» Г. Е. Котельникова. Жизни и творчеству этого талантливого русского человека посвящена новая книга Г. Черненко.\*

Главное достоинство книги, на наш взгляд, в том, что она ярко показывает разностороннюю одаренность Г. Котельникова. До сих пор мы знали его как создателя авиационного ранцевого парашюта. Автор книги на основе глубокого изучения документов, воспоминаний, материалов различных архивов и музеев впервые столь полно раскрыл перед читателями необычный жизненный путь своего героя. Офицер-артиллерист, акцизный чиновник, драматический актер, музыкант, изобретатель — все это удивительно сочеталось в одном человеке.

«Круг интересов Котельникова, — читаем в авторском вступлении к книге, — был поразительно широк. Он отлично играл на скрипке, сочинял музыку и стихи, писал пьесы, режиссировал, руководил театральными коллективами. И наряду с этим его властно, неудержимо влекло к себе техника... Изобретатель и конструктор по природе, он высказал много оригинальных идей в различных отраслях техники. Тринадцать из них официально были признаны изобретениями».

И все же главная заслуга Котельникова состоит в том, что он первым в мире нашел верный принцип устройства парашюта для авиаторов, создал компактную, простую и достаточно надежную конструкцию «спасательного ранца», первым учел все тонкости, все особенности применения парашюта на самолете.

Еще в начале века, горячо интересуясь авиацией, Глеб Евгеньевич при каждой возможности посещал полеты. На его глазах произошло несколько авиационных катастроф. Он глубоко переживал гибель летчиков и поставил перед собой благородную цель — создать надежное средство спасения жизни авиаторов.

В результате огромных усилий найдено решение, создана модель, проведены ее успешные испытания. Стремясь быстрее сделать свое изобретение достоянием русских авиаторов, Котельников обращается за одобрением и поддержкой в военное министерство. Но он встретил полное непонимание, косность царских генералов. Заслушав осенью 1911 года сообщение изобретателя на заседании воздухоплавательного комитета, главное инженерное управление отклонило его парашют. Первый патент на «спасательный аппарат для авиаторов» Котельников получил во Франции.

Только после победы Великой Октябрьской революции его идеи получили достойное воплощение и развитие. Изобретатель был привлечен к активной работе по конструированию парашютов. В 1937 году Глеб Евгеньевич писал: «На смену мне, не признанному в царское время одиночке, вырос целый коллектив талантливых конструкторов-парашютистов, окруженных постоянным вниманием нашего правительства».

Можно не сомневаться, что авиационные спортсмены, да и не только они, с интересом прочтут «Второе призвание». Они проникнутся глубоким уважением к своему соотечественнику, преодолевшему все преграды на пути к поставленной цели.

Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

\* В. Резник. Взлет по тревоге. Воениздат. М. 1982. 189 стр., 75 к.

\* Г. Черненко. Второе призвание. Лениздат. 1982. 160 стр. 55 к.

ИГАРКА



ЯКУТИЯ,  
Инженер  
Т. Туляхов.



НОРИЛЬСК



Фото В. ГОРЛОВА



**МИНСК.**  
Делегат  
XXVI съезда КПСС  
командир корабля  
Ан-24 А. Коршунов.

**ГРУЗИЯ.**  
Вертолеты помогают  
геологам.

ЕРЕВАН.  
Новый аэровокзал.



## ШЕСТЬДЕСЯТ ЛЕТ АЭРОФЛОТА

*Авиаторы на трудовой  
вахте*

*Читайте на стр. 16—17*

**ВСЕГО ОДИН СЛУЧАЙ...**

ЭТО произошло сорок лет назад. 15 марта военного 1943 года командир звена 734-го авиаполка ночных бомбардировщиков лейтенант Александр Яковлев произвел посадку в тылу противника у деревни Николаевка близ станции Лозовая. Его пассажир, разведчик Ваня, ушел в село для выполнения задания, а Яковлев, приготовив автомат, гранаты и пистолет, остался у самолета ждать.

Долго не возвращался разведчик, а когда вернулся, уже забрезжил рассвет.

— Я сделал все, что мог, но нужного человека не застал. Его забрали полицаи, — сказал он устало.

Запущен мотор. На разбеге По-2 попал колесом в воронку. Летчик оторвал машину от земли, но мотор стало сильно трясти. Пришлось вскоре совершить вынужденную посадку. Оказалось — от удара о землю отломался кончик лопасти воздушного винта. К самолету подбежали женщины и дети. От них Саша узнал, что в деревне фашистов нет. Самолет замаскировали стеблями кукурузы и подсолнуха, забросали соломой.

Через некоторое время из деревни Николаевка пришли две девушки и привели тяжело раненного танкиста Петра Доморацкого.

Летчик быстро произвел ремонт воздушного винта. Пригодились знания, приобретенные в свое время в авиамodelном кружке Осоавиахима. Ножом зачистил обломанный конец лопасти и, чтобы уравновесить обе половины винта, обрезал другой его конец. Мотор перестало трясти. С наступлением темноты, кое-как разместив в задней кабине разведчика и раненого офицера, Яковлев перелетел линию фронта и благополучно приземлился на своей площадке.

Танкист обнял летчика, расцеловал.

— Спасибо, друг. Ты спас не только меня. Со мной Знамя нашего корпуса, — произнес офицер и передал летчику сверток со Знаменем. — Пусть доставят куда следует.

Лейтенант Яковлев по заданию командования фронта совершил не одну посадку в тылу противника, высаживал и брал на борт разведчиков, вывозил раненых.

Недавно в Вильнюсе состоялась встреча бывшего танкиста капитана в отставке Петра Доморацкого и бывшего летчика полковника запаса Александра Яковлева. С помощью красных следопытов школы села Артельное им удалось списаться и встретиться. Вначале друг друга даже не узнали.

Годы заметно посеребрили чернявую голову инвалида Великой Отечественной войны Петра Александровича Доморацкого. Он не раз вспоминал летчика, который вывез его из окружения.

Александр Михайлович Яковлев ныне трудится в колхозе.

Встретились ветераны, вспомнили грозные годы, кровопролитные бои весной 1943 года за Северским Донцом.

Встретились фронтовики и с Женей Постленко, Марией Посякало. Это они помогли перейти через овраг, заполненный ледяной водой, раненому Петру Доморацкому, перенесли его мешок с документами и Знаменем 25-го танкового корпуса.

Донецк

**М. ШВИДКИЙ**

**ПОСЛЕВОЕННЫЕ  
СОВЕТСКИЕ  
САМОЛЕТЫ**

**И-300Ф — МиГ-9**



**ЗАДАНИЕ СОЗДАТЬ** в короткий срок скоростной реактивный истребитель конструкторское бюро, возглавляемое А. И. Микояном и М. И. Гуревичем, получило за несколько месяцев до окончания Великой Отечественной войны. Двигателя, который развивал бы тягу, обеспечивающую самолету расчетную скорость, достаточную дальность и высоту полета, в это время в стране не было. Поэтому конструкторы решили использовать на будущем истребителе силовую установку из двух двигателей BMW, развивающих тягу по 800 кг. Встал вопрос, как их лучше разместить на самолете?

При установке в крыле или подвеске в мотогондолах под крылом суммарное «миделево сечение», а следовательно и лобовое сопротивление в полете на больших скоростях получилось весьма значительным. Поиск наилучшего варианта завершился смелым новаторским решением А. И. Микояна: разместить оба двигателя рядом, в фюзеляже под полом кабины. В соответствии с этим решением шла компоновка первенца реактивных истребителей этого ОКБ.

Накопленный в предыдущие годы опыт проектирования скоростных истребителей, в частности, И-250 с комбинированной силовой установкой, позволил в короткий срок завершить разработку и постройку опытного экземпляра истребителя, которому дали обозначение И-300Ф. Он представлял собой цельнометаллический среднеплан реданной схемы с прямым крылом площадью 18,2 м<sup>2</sup>. В носовой части фюзеляжа конструкторы разместили обобщенный для двух двигателей воздухозаборник, а выхлопные сопла двигателей вынесли под фюзеляж. Хвостовую часть фюзеляжа защитили от истекающих горячих газов жаропрочным экраном.

На опытном экземпляре истребителя установили очень мощное вооружение: одну пушку калибром 57 мм и две калибром 23 мм. (В дальнейшем на серийных истребителях вместо 57-мм пушки устанавливалась 37-мм). И-300Ф первым из советских истреби-

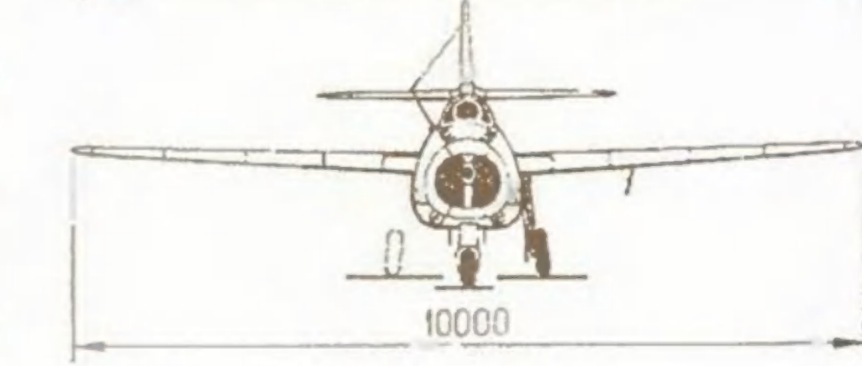
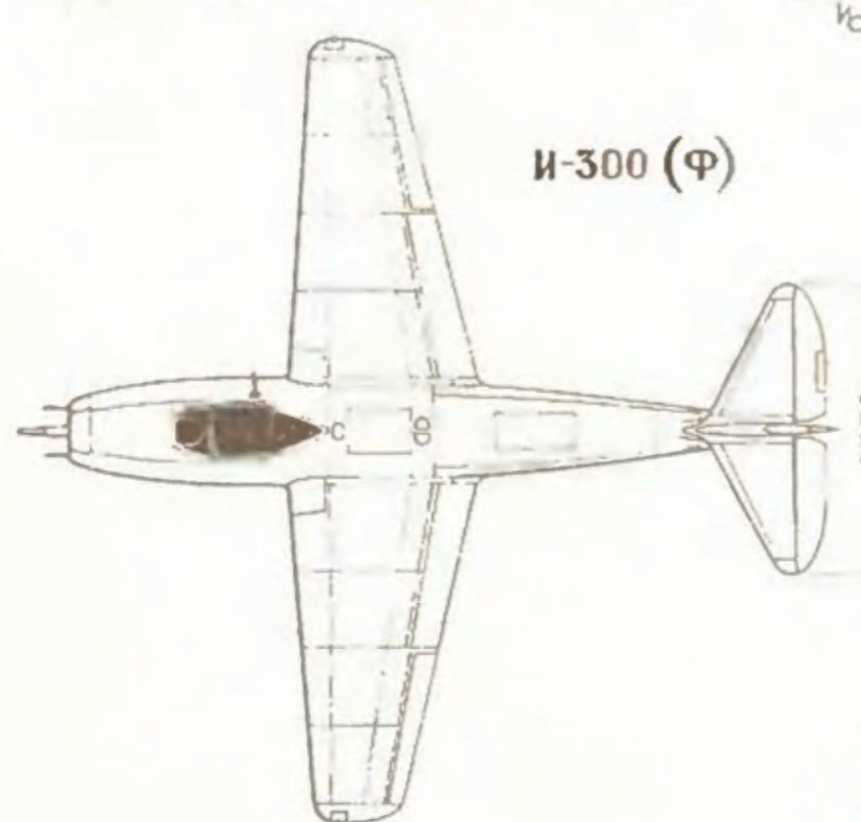
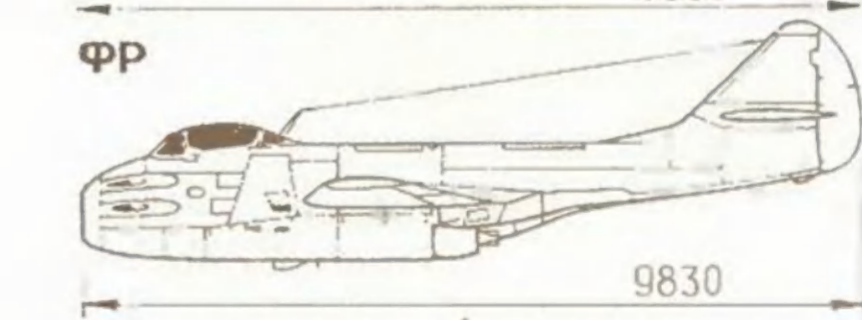
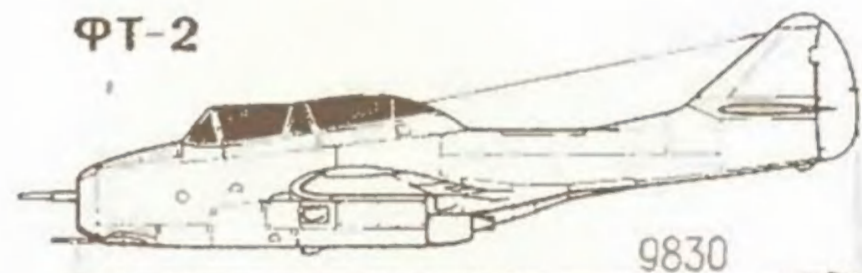
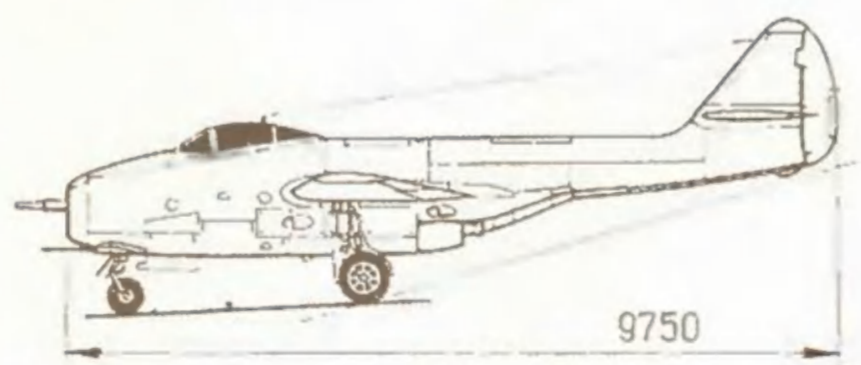
телей имел трехколесное шасси. 24 апреля 1946 года летчик-испытатель А. Н. Гринчик выполнил на И-300Ф первый полет.

Этот день стал заметной вехой в истории советской авиации: два первых советских реактивных истребителя (И-300Ф и Як-15), созданных различными ОКБ, практически одновременно поднялись в воздух! Через четыре месяца, в августе, летчики-испытатели Г. М. Шиянов и М. Л. Галлай выполнили полеты на втором и третьем экземплярах И-300Ф. В День Воздушного Флота СССР, 18 августа 1946 года, на воздушном параде в Тушино Г. М. Шиянов демонстрировал реактивный истребитель москвичам и гостям столицы.

В ходе летных испытаний И-300Ф показал хорошие данные. Он был устойчив в воздухе на всех скоростях от минимальной в 220 км/ч, до максимальной — 911 км/ч. Вираж на нем можно было выполнить за 37 секунд. С полной заправкой его дальность полета достигала 800 км, потолок — 13 500 м. Вес пустого И-300Ф — 3500 кг, взлетный около 5000 кг. После небольших доводочных работ первый в нашей стране двухдвигательный реактивный истребитель под наименованием МиГ-9 был принят в серийное производство. Вскоре спроектировали и построили двухместный учебно-тренировочный вариант истребителя — УТИ МиГ-9 (ФТ). Кресла пилотов на нем располагались одно за другим (тандемом). На втором экземпляре УТИ МиГ-9 были выполнены первые в СССР испытания катапультируемых кресел, разработанных с учетом особенностей реактивного самолета.

В дальнейшем на некоторых серийных самолетах МиГ-9 (ФС) устанавливались реактивные двигатели РД-21, развивавшие тягу до 1000 кг. С такими двигателями максимальная скорость истребителя достигала 965 км/ч.

За создание боевого реактивного самолета МиГ-9 руководители работ А. И. Микоян и М. И. Гуревич были удостоены Государственной премии СССР.



Текст и схемы инженеров Л. Эгенбурга и И. Султанова.  
Раздел редактирует доктор технических наук, генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.

# НЕБО ЗОВЕТ

В ВОЕННЫЕ авиационные училища принимаются лица мужского пола из числа гражданской молодежи, солдат, сержантов и старшин срочной службы всех родов войск независимо от военной специальности и срока службы в армии, с законченным средним образованием, а также из числа выпускников суворовских и нахимовских военных училищ, годные по состоянию здоровья к обучению в училище и успешно сдавшие вступительные экзамены. Возраст поступающих — от 17 до 21 года определяется на 1 сентября года приема.

Военнослужащие сверхсрочной службы принимаются на учебу по истечении двух лет сверхсрочной службы в возрасте не старше 23 лет.

Прапорщики и мичманы могут поступать на учебу в высшие военные авиационные училища по истечении двух лет службы на должностях прапорщиков, мичманов или на офицерских должностях в возрасте не старше 25 лет (в летные училища не старше 23 лет).

Военнослужащие срочной и сверхсрочной службы, желающие поступить на учебу, подают рапорт по команде на имя командира части до 25 февраля, а гражданская молодежь — заявление в райвоенкомат по месту жительства до 30 апреля года поступления.

В рапорте военнослужащие указывают: воинское звание, фамилию, имя, отчество, занимаемую должность, год и месяц рождения, образование и наименование военно-учебного заведения, в которое желают поступить. К рапорту прилагаются: автобиография, служебная и партийная (комсомольская) характеристики, нотариально заверенные копии документов о среднем образовании и свидетельства о рождении, три заверенные фотокарточки (без головного убора, размером 4,5 × 6 см).

В заявлении юноши из числа гражданской молодежи указывают фамилию, имя, отчество, год и месяц рождения, адрес места жительства, а также наименование военно-учебного заведения, в которое желают поступить. К заявлению прилагаются: автобиография, характеристика с места работы или учебы, партийная (комсомольская) характеристика, копии документов о среднем образовании (учащиеся средних школ представляют справку о текущей успеваемости), свидетельство о рождении и 3 заверенные фотокарточки (без головного убора, размером 4,5 × 6).

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство, подлинные документы о среднем образовании и свидетельство о рождении предъявляются кандидатами в приемную комиссию по прибытии в военно-учебное заведение.

Выезд кандидатов в училища производится в сроки, установленные для сдачи вступительных экзаменов, по вызову училищ через военкоматы и командиров частей, которые выдают им документы на бесплатный проезд. Кандидаты, прибывшие в училища, обеспечиваются бесплатным питанием и общежитием.

Конкурсные вступительные экзамены в высших летных и инженерных училищах ВВС проводятся в объеме программы средней школы по математике (письменно и устно), физике (устно), русскому языку и литературе (письменно).

В средних авиационных училищах вступительные экзамены проводятся по двум предметам: русскому языку и литературе (письменно) и математике (устно). Кандидаты из гражданской молодежи, кроме того, проверяются по физической подготовке в объеме требований отдельных норм комплекса ГТО СССР.

Вступительные экзамены проводятся с 15 июля по 5 августа. Лица, награжденные по окончании средней школы золотой (серебряной) медалью или окончившие среднее специальное учебное заведение с дипломом с отличием, при поступлении в высшие военные авиационные училища сдают только один экзамен по математике (письменный или устный). При сдаче экзамена по этой дисциплине на «отлично» они от дальнейших экзаменов освобождаются, а при получении оценки «4» или «3» сдают экзамены и по остальным дисциплинам, выносимым на вступительные экзамены. Выпускники средней школы, награжденные похвальной грамотой «За особые успехи в изучении отдельных предметов», при

поступлении в средние военные авиационные училища от сдачи экзаменов по этим дисциплинам освобождаются.

Без вступительных экзаменов в военно-учебные заведения зачисляются:

Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда; выпускники суворовских училищ — в высшие командные (с 4-летним сроком обучения);

лица, окончившие средние школы с золотой (серебряной) медалью или средние специальные учебные заведения с дипломом с отличием, а также выпускники суворовских военных и нахимовских военно-морских училищ — в средние военные училища.

В высшие и средние военные авиационные училища, кроме того, без вступительных экзаменов могут быть зачислены на первый курс после соответствующего собеседования лица, успешно (на «хорошо» и «отлично»), окончившие первый или последующий курсы гражданских вузов по специальностям, соответствующим профилю данного училища, и отвечающие другим требованиям для поступления в военные авиационные училища.

Военнослужащие срочной и сверхсрочной службы, являющиеся отличниками боевой и политической подготовки (не менее одного года) и объявленные в приказе по воинской части, принимаются в авиационные училища вне конкурса при условии положительной сдачи вступительных экзаменов. Также принимаются вне конкурса при поступлении в средние военные училища военнослужащие сверхсрочной службы.

Кандидаты, направленные на учебу по общесоюзным комсомольским путевкам, выдаваемым районными и городскими комитетами комсомола, политическими отделами частей, передовые рабочие и колхозники пользуются преимущественным правом на конкурсе среди абитуриентов, получивших одинаковое количество баллов. Также преимущественным правом при поступлении в авиаучилища среди лиц, получивших одинаковое общее количество баллов на экзаменах, пользуются выпускники юношеских военно-патриотических школ при военных училищах, лица из числа гражданской молодежи, награжденные после окончания средней школы похвальными грамотами, а также представившие документы об активном участии в школьных и других кружках, в олимпиадах, конкурсах и смотрах, проводимых высшими учебными заведениями и организациями.

Конкурсный отбор кандидатов из числа военнослужащих и гражданской молодежи проводится отдельно в соответствии с общим количеством баллов, складываемых из оценок, полученных на вступительных экзаменах, и средней арифметической оценки по всем дисциплинам из документа о среднем образовании.

Сроки обучения в высших летных училищах — 4 года. В средних авиационно-технических училищах — 3 года.

За время обучения курсантам ежегодно предоставляются двухнедельные каникулы и месячный отпуск с бесплатным проездом.

Окончившим училище присваивается звание «лейтенант», «лейтенант технической службы» и выдается диплом общесоюзного образца с присвоением соответствующей квалификации.

## ОБЪЯВЛЯЮТ ПРИЕМ КУРСАНТОВ НА ПЕРВЫЙ КУРС

**Армавирское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков [352918, г. Армавир, Краснодарского края];**

**Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков [446007, г. Сызрань-7, Куйбышевской обл.];**

**Саратовское высшее военное авиационное училище летчиков [410601, г. Саратов, п/о Сокол];**

**Челябинское высшее военное авиационное Краснознаменное училище штурманов имени 50-летия ВЛКСМ [454015, г. Челябинск-15];**

Полк — инициатор социалистического соревнования — свои обязательства выполнил

Фото В. ТИМОФЕЕВА

● На аэродроме.

## ТВЕРДОЕ СЛОВО ГВАРДЕЙЦЕВ

● Воины высокого тактического мастерства: помощник командира корабля С. Ерохин, воздушный стрелок В. Лунев; штурман Н. Андриевский; командир отряда А. Котов; штурман корабля И. Дубовик.



● Технический экипаж корабля: старший техник по вооружению А. Горбунов, старший техник по электрооборудованию Ф. Белобородов, старший техник самолета Ф. Миронов.



# КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Индекс 70450  
Цена 40 коп.